

La Trochita

Su historia, leyendas y aventuras contadas por sus protagonistas

Patagonia Argentina

Auspiciado por la Secretaría de Cultura de la Presidencia de la Nación.
Declarado de Interés Cultural.

4° edición

EZEQUIEL LOPEZ

La Trochita

Su historia, leyendas y aventuras contadas por sus protagonistas

Patagonia Argentina

Auspiciado por la Secretaría de Cultura
de la Presidencia de la Nación.

Declarado de Interés Cultural.

4° edición

www.librosdeviaje.com.ar

LA TROCHITA
SU HISTORIA, LEYENDAS Y AVENTURAS
CONTADAS POR SUS PROTAGONISTAS

EDICION DE TEXTO
4° EDICION
FOTOS: TOMAS LOPEZ, VALERIA DOUGLAS, EZEQUIEL LOPEZ
TEXTOS: EZEQUIEL LOPEZ + POBLADORES DEL RAMAL
DISEÑO: LIBROS DE VIAJE
CORRECCION: PATAGONIA SUR LIBROS

ISBN 9789872819880

EDITADO EN ABRIL DE 2.014
IMPRESO EN ARGENTINA
HECHO EL DEPOSITO QUE MARCA LA LEY 11.723

CONTACTOS

EZEQUIEL@LIBROSDEVIAJE.COM.AR
WWW.LIBROSDEVIAJE.COM.AR
WWW.FACEBOOK.COM/LIBROSDEVIAJE

LA TROCHITA ONLINE

WWW.LATROCHITAWEB.COM.AR
WWW.FACEBOOK.COM/LATROCHITAWEB

DEDICADO A

VALERIA Y TOMAS, MI FAMILIA,

POR ESTAR SIEMPRE A MI LADO

Y COMPARTIR LA PASION DE

ESTA GRAN AVENTURA.





Antonio Adaime
POBLADOR

Ismael Cahuimpán
CAPATAZ DE VIAS

Carlos Kmet
JEFE DE TALLER

José Basilio Kobryn
OPERARIO DE GALPON DE LOCOMOTORAS

Rubén Lagrás
LOCUTOR

Nelson Mondilio
MECANICO

Angel Quinterno
ENCARGADO DE DESVIO

Faustino Ramallo
MAQUINISTA

Julio Sara
CAPATAZ DE CUADRILLA

José Vargas
POBLADOR

Gladys Velazquez
POBLADORA

Sixto Velazquez
POBLADOR

Nils Zaratiegui
MAQUINISTA

Nelsa Zaratiegui
POBLADORA

A LOS POBLADORES DE
INGENIERO JACOBACCI, OJOS DE AGUA, MAMUEL CHOIQUE, RIO CHICO,
ÑORQUINCO, EL MAITEN, LELEQUE, LEPA, MAYOCO, LA CANCHA,
NAHUEL PAN, ESQUEL, Y A TODOS AQUELLOS QUE NOS ALENTARON EN EL CAMINO
MIENTRAS HACIAMOS LAS FOTOS Y PERSEGUIAMOS AL TRENCITO.

DURANTE LOS AÑOS QUE DEMANDO EL TRABAJO DE CAMPO,
LOS POBLADORES DEL RAMAL NOS ABRIERON SUS CASAS,
CEBARON INFINIDAD DE MATES,
NOS INVITARON A ANDAR EN LA ZORRITA,
SUBIMOS A LAS LOCOMOTORAS, VISITAMOS LOS TALLERES,
COMIMOS EMPANADAS Y FUERON NUESTROS ANFITRIONES.

ALGUNOS PARAJES NO SUPERAN LOS 60 HABITANTES
Y UN PUÑADO DE PUEBLOS VIVEN MUY ALEJADOS
DE CIUDADES IMPORTANTES, PERO INMERSOS
EN UNA PATAGONIA INDOMITA QUE DESPLIEGA TODO SU ENCANTO.
RESISTEN EL PASO DEL TIEMPO Y LA AUSENCIA DEL TREN,
Y COMO BUENOS PATAGONICOS, NUNCA SE DAN POR VENCIDOS.

ESTOS POBLADORES SON QUIENES CONTRIBUYERON A ESCRIBIR
LAS PAGINAS DE ESTE LIBRO CON SUS HISTORIAS,
LAS CUALES TRANSCRIBIMOS CON LA MAYOR FIDELIDAD POSIBLE
CON EL FIN DE PRESERVAR LA AUTENTICIDAD DEL RELATO
Y LA RIQUEZA DEL LENGUAJE DE CADA UNO
DE LOS PROTAGONISTAS.

DEDICADO A TODOS ELLOS,
LOS VERDADEROS AUTORES
DE ESTE LIBRO.

Tomas.   Vale   [illegible]

TOMAS LOPEZ   VALERIA DOUGLAS   EZEQUIEL LOPEZ



UN ARMATOSTE DE METAL

QUE EMANA VAPOR POR SU CHIMENEA,

UNA CAMINATA JUNTO AL TREN EN MOVIMIENTO,

UNA SALAMANDRA ENCENDIDA,

UNA PAVA HUMEANDO SOBRE ELLA,

EL MATE QUE RECORRE EL VAGON DE SEGUNDA CLASE,

PASAJEROS QUE SUBEN Y BAJAN EN MEDIO DEL TRAYECTO,

EL VIAJE SENTADO EN UN ESTRIBO

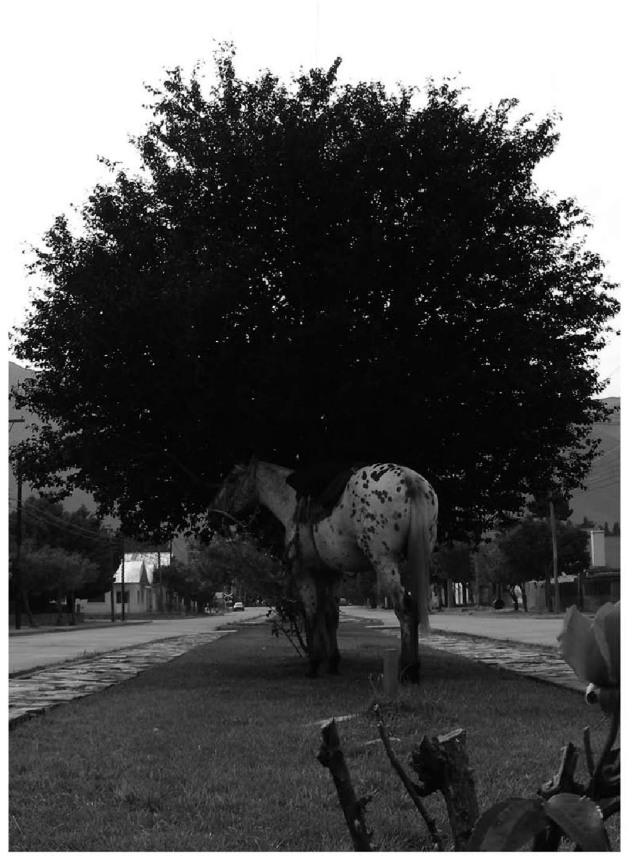
CON EL AIRE FRIO COMO UNICO COMPAÑERO,

EL VIENTO PATAGONICO.

SEÑORAS Y SEÑORES

BIENVENIDOS A

LA MAQUINA DEL TIEMPO.



CALLE PRINCIPAL DE EL MAITEN, UN PUEBLO QUE MANTIENE SUS COSTUMBRES PATAGONICAS.

Prólogo

Si el general Fugisawa está sentado sobre el Monte Li, el general no ve el Monte Li.

Este proverbio chino refleja muy bien lo que nos ocurre a algunos maiteneros, entre los que me incluyo, con nuestra Trochita, que de tanto sentirla propia no advertimos detalles que para un escritor "con oficio" no han pasado desapercibidos.

Ezequiel López, dueño de una capacidad de observación sumamente notoria, logró plasmar en este trabajo literario, no sólo los fríos datos técnicos y estadísticos del material rodante y tractivo que le aportara Carlitos Kmet, alma mater del galpón de reparaciones, con la calidez de los relatos de Nils Zaratiegui, un viejo maquinista con el que compartí muchas horas de mi vida de ferroviario, oficio que heredé de mi padre, un "gringo" pionero que llegó a El Maitén construyendo el ramal de 402 Km. que tan bien describe Ezequiel en su libro.

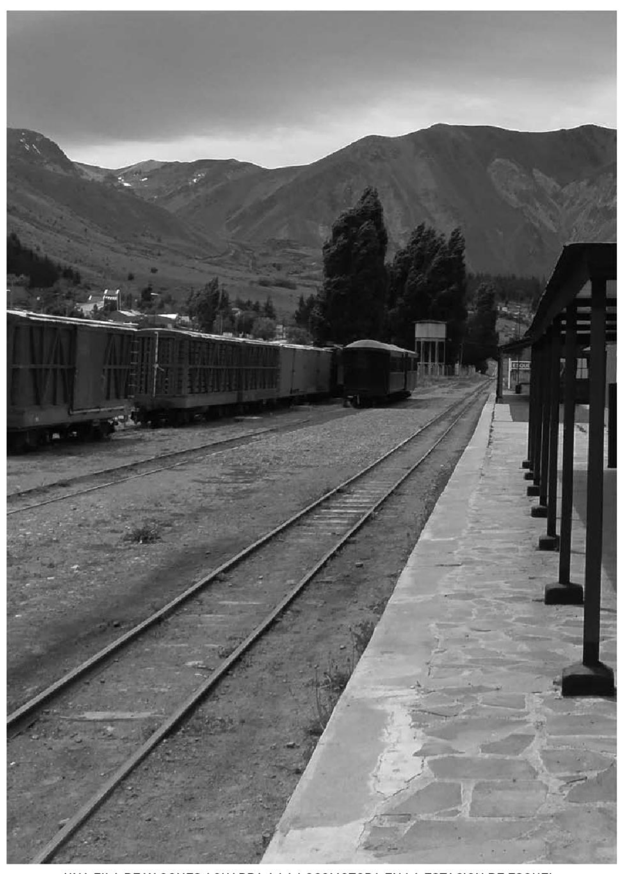
Miles de kilómetros recorrió este joven escritor junto a su esposa Valeria, su hijo Tomás (precoz escritor él también) y su perro Otto. Las nieves eternas del Fitz Roy, el hielo de los glaciares y la inmensidad de la estepa patagónica, dejaron su impronta en el espíritu aventurero de todos ellos. Por eso, tanto más significativo el sentido de pertenencia a La Trochita que se refleja en cada página de este libro.

En mi caso particular, debo reconocer que su lectura logró que por momentos sintiera el traquetear ruidoso de la locomotora surcando la noche mientras el viento y la nieve parecían querer detener su lento pero firme andar. Y me retrotrajo en el tiempo a mis años de niño, cuando mi padre llegaba de sus viajes como maquinista con el eterno cansancio y el inconfundible aroma a carbón que impregnaba su mameluco azul.

Gracias hermosa familia enemiga de las cosas cuerdas al igual que yo, por la pasión que nos hermana, y gracias Ezequiel por haber llamado simplemente La Trochita a nuestro emblemático tren, yo y muchos maitenenses más nos resistimos a llamarla Viejo Expreso Patagónico. Nos suena a lejano oeste norteamericano.

¡Hermoso trabajo amigo!!!

Edmundo Daniel Jios
Maquinista de La Trochita



UNA FILA DE VAGONES AGUARDA A LA LOCOMOTORA EN LA ESTACION DE ESQUEL.



UNA CURVA EN LA ESTEPA, CERCA DE LA BOMBA DE FITALANCAO.

Patagonia

En la Patagonia todo es extremo. El clima, la geografía, las horas de luz, la oscuridad, la flora, la fauna, sus habitantes. Las distancias se prolongan por kilómetros sin siquiera mostrar un atisbo de humanidad. A cambio, entregan infinidad de vida. Sus plantas y animales se multiplican salvajes en la estepa, la montaña o sus espejos de agua. Son fuertes, de carácter, duros, pero con un alma colmada de la misma intensidad que propone el medio. Los caminos nunca serán rectos, más bien siguen los vestigios de quienes grabaron en la tierra, las huellas de su paso hacia algún lado. Desarman la montaña en pequeños pedregullos que ruedan con el paso del viajero y en ocasiones hasta juegan con la brisa. Cada tanto se puede ver a un jinete a lo lejos sobre su montura, cabalgando hacia ningún lado. A veces lo sigue un efímero remolino de viento que levanta un precario tornado de polvo. El aire patagónico le curte la cara a quien se

atreve a desafiarlo. Pero es difícil percibirlo a la distancia. Ese espacio infinito da lugar a historias de vida, leyendas y aventuras; hechos que se suceden con el paso del tiempo, que en estas latitudes se desenvuelve con parsimonia a merced de las bajas temperaturas imperantes. Esa demora, prolonga la estadía de las cosas y es precisamente aquí, donde la Máquina del Tiempo desafía las leyes de la naturaleza, para transportarnos a épocas pasadas y vivir la experiencia de viajar en uno de los últimos trenes a vapor que se conserva funcionando en su estado original en todo el mundo.



EL PLACER DE ASOMARSE POR LA VENTANILLA AL AIRE PATAGONICO.



UNA FORMACION CAMINO A NAHUEL PAN.

El Viejo Expreso Patagónico

El viento seco del oeste que baja en tobogán desde la Cordillera de los Andes y se desenvuelve con libertad en la extensa estepa patagónica, ni siquiera debe esforzarse para darle alcance a este magnífico tren a vapor que se mueve con tal lentitud que en algunos tramos, hasta es posible seguirlo a pie al borde de las vías. La locomotora es un viejo armatoste de metal oscuro que resopla su esfuerzo con el remanente de vapor que desprende su caldera. Cuando se la provoca, eleva su temperatura hasta el punto de ebullición. Su velocidad es moderada, pero su fuerza es capaz de arrastrar una larga fila de vagones cargados con toda la producción de la Patagonia y transportar a su vez, a los pobladores que al calor de la salamandra hacen ir y venir el mate que abre la palabra. Ellos prefieren llamarla "La Trochita", cariñosamente más relacionado con la angostura de su trocha, que con el título de "Expreso", que popularizó Paul Theroux en su



ESTACION DE INGENIERO JACOBACCI.

bitácora de viaje en tren por toda América. Oficialmente se le dio el nombre de "Ferrocarril General Roca", aunque aquello de "viejo y patagónico" es indiscutible para todos los casos.

Todos a bordo, que el silbato del guarda anuncia la partida de este emocionante viaje por uno de los lugares más extraordinarios de la tierra.



UN PASO A NIVEL DE LA RUTA 40 EN LAS INMEDIACIONES DE OJOS DE AGUA.

Ubicación geográfica

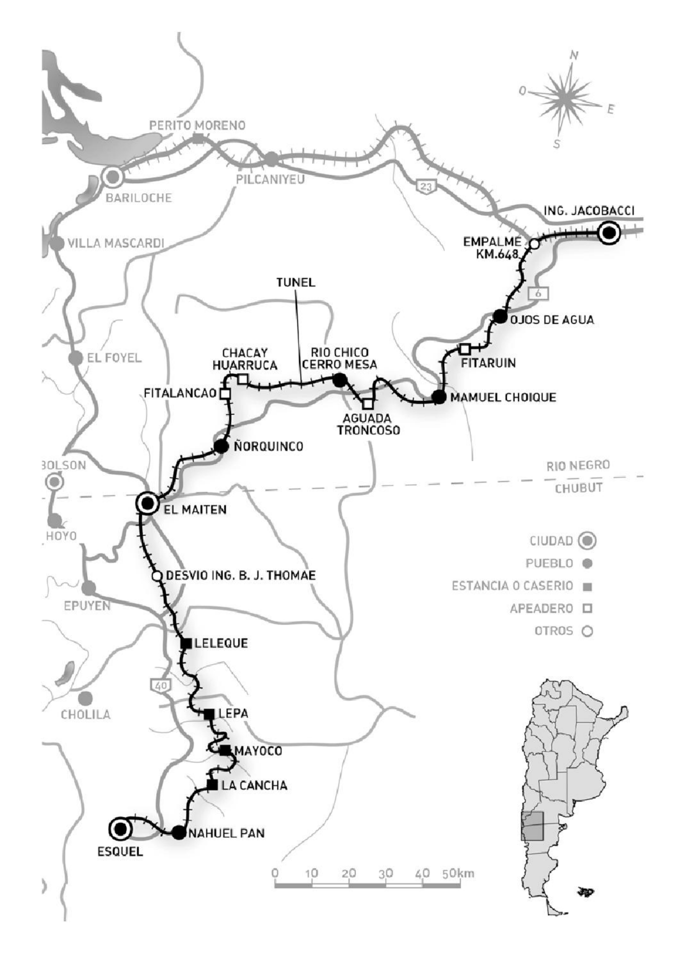
Este legendario tren a vapor admirado en todo el mundo, hizo su primer viaje en el año 1922 hasta las tierras patagónicas, para desembarcar más precisamente en Puerto Madryn, desde donde comenzó un peregrinaje por la estepa en busca de un lugar en donde afincarse.

Tierras misteriosas y salvajes, reservadas a pioneros y nativos que comenzaban a establecerse formando las primeras poblaciones a espaldas del mundo. Un mundo que apenas tenía conocimiento de una tierra llamada Patagonia, que hasta entonces había recibido a un puñado de atrevidos que se internaban en su inmensidad para rara vez ser vistos nuevamente, camuflados en la libertad que les otorgaba vagabundear en busca de un lugar en donde establecerse sin más límites que el horizonte.

Allí, en un paraje llamado Nahuel Niyeo, ubicado en algún punto cercano a la Cordillera de los Andes, que hacía sentir su influencia a través

del viento y la nieve del invierno, pero alejado lo suficiente como para intuir las altas cumbres sin ser vistas todavía, La Trochita encontró un lugar apropiado para dar el primer paso y comenzar su largo peregrinaje en busca de las ansiadas montañas del oeste.

Atravesó la estepa pedregosa estableciendo poblaciones, abriendo caminos, sorteando obstáculos que parecían infranqueables. Demostró su carácter patagónico para ganarse un lugar de privilegio en la historia de la Patagonia y demostrar que la voluntad de los pobladores de estas tierras, es inquebrantable.


N
O
E
S
PERITO MORENO
BARILOCHE
PILCANIYEU
23
ING. JACOBACCI
EMPALME
KM.648
VILLA MASCARDI
TUNEL
6
OJOS DE AGUA
EL FOYEL
CHACAY
HUARRUCA
RIO CHICO
CERRO MESA
FITARUIN
FITALANCAO
MAMUEL CHOIQUE
AGUADA
TRONCOSO
ÑORQUINCO
BOLSON
RIO NEGRO
CHUBUT
EL MAITEN
HOYO
CIUDAD
PUEBLO
DESVIO ING. B. J. THOMAE
ESTANCIA O CASERIO
EPUYEN
APEADERO
OTROS
LELEQUE
40
CHOLILA
LEPA
MAYOCO
LA CANCHA
ESQUEL
NAHUEL PAN
0 10 20 30 40 50km

Provincia de Río Negro

Ing. Jacobacci
KM 0. ALTURA 876 M.S.N.M. 35 CURVAS EN EL TRAMO.
ESTACION TERMINAL. TALLERES PARA REPARACIONES INTERMEDIAS.
REABASTECIMIENTO DE AGUA Y COMBUSTIBLE. CAMBIO DE PERSONAL.

Empalme km.648
KM 16. ALTURA 904 M.S.N.M.
EMPALME DE VIAS, LA TROCHA ANCHA CONTINUA HACIA BARILOCHE
Y LA TROCHA SUPER ECONOMICA HACIA ESQUEL.

Ojos de Agua
KM 43. ALTURA 1.124 M.S.N.M. 20 CURVAS EN EL TRAMO.
REABASTECIMIENTO DE AGUA.

El Corte Blanco
KM 49. ALTURA 1.214 M.S.N.M. ALTURA MAXIMA DEL TRAYECTO.

Fitaruín
KM 62. ALTURA 1.114 M.S.N.M. 15 CURVAS EN EL TRAMO.
REABASTECIMIENTO DE AGUA.

Mamuel Choique
KM 83. ALTURA 1.014 M.S.N.M. 39 CURVAS EN EL TRAMO.
REABASTECIMIENTO DE AGUA.

Aguada Troncoso
KM 107. ALTURA 1.022 M.S.N.M. 39 CURVAS EN EL TRAMO.
REABASTECIMIENTO DE AGUA.

Río Chico - estación Cerro Mesa
KM 127. ALTURA 871 M.S.N.M. 35 CURVAS EN EL TRAMO.
ESTACION. TALLERES PARA REPARACIONES INTERMEDIAS.
REABASTECIMIENTO DE AGUA Y COMBUSTIBLE. CAMBIO DE PERSONAL.

Chacay Huarruca
KM 145. ALTURA 1.057 M.S.N.M. 65 CURVAS EN EL TRAMO.
REABASTECIMIENTO DE AGUA.

Fitalancao
KM 174. ALTURA 1.093 M.S.N.M. 62 CURVAS EN EL TRAMO.
REABASTECIMIENTO DE AGUA.

Ñorquinco
KM 201. ALTURA 853 M.S.N.M. 62 CURVAS EN EL TRAMO.
ESTACION. REABASTECIMIENTO DE AGUA.

Provincia de Chubut

El Maitén
KM 237. ALTURA 707 M.S.N.M. 72 CURVAS EN EL TRAMO.
ESTACION. TALLERES PARA REPARACION GENERAL
DE LOCOMOTORAS Y VAGONES.
REABASTECIMIENTO DE AGUA Y COMBUSTIBLE. CAMBIO DE PERSONAL.

Desvío Ing B. J. Thomae
KM 263. ALTURA 676 M.S.N.M.
DESVIO PARA CRUCE DE TRENES.

Leleque
KM 287. ALTURA 697 M.S.N.M. 40 CURVAS EN EL TRAMO.
REABASTECIMIENTO DE AGUA.

Lepá
KM 310. ALTURA 775 M.S.N.M. 77 CURVAS EN EL TRAMO.
REABASTECIMIENTO DE AGUA.

Mayoco
KM 334. ALTURA 818 M.S.N.M. 77 CURVAS EN EL TRAMO.
REABASTECIMIENTO DE AGUA.

La Cancha
KM 353. ALTURA 784 M.S.N.M. 36 CURVAS EN EL TRAMO.
REABASTECIMIENTO DE AGUA.

Nahuel Pan
KM 383. ALTURA 754 M.S.N.M. 49 CURVAS EN EL TRAMO.
ESTACION. REABASTECIMIENTO DE AGUA.

Esquel
KM 402. ALTURA 602 M.S.N.M.
ESTACION TERMINAL. TALLERES PARA REPARACIONES INTERMEDIAS.
REABASTECIMIENTO DE AGUA Y COMBUSTIBLE. CAMBIO DE PERSONAL.

CIUDAD
PUEBLO
ESTANCIA O CASERIO
APEADERO
OTROS



UNA BALDWIN EN VIAJE HACIA RIO CHICO.

Coordenadas

Estas coordenadas son muy precisas para dar con los lugares en donde se reabastece La Trochita, pero habrá que trabajar bastante en torno a ellas si lo que se pretende es tomar contacto con su historia, con los fierros calientes, con el olor a combustible, con la charla amena de los pobladores o con una imagen auténtica para inmortalizar en la cámara fotografica.

Es que los números suelen ser frías referencias para que un pequeño GPS intente dirigirnos hacia un punto determinado. En cambio al desplegar un mapa, se aprecia la inmensidad del territorio en dónde se desenvuelve este maravilloso tren a vapor, se pueden intuír los lugares en dónde encontrarse con los paisanos a despuntar el mate y la palabra o seguir de cerca el derrotero de este ramal en su búsqueda de la Cordillera de los Andes. En cualquier caso, lo importante es arrimarse cuanto antes al pie de las vías para disfrutar de esta gran máquina del tiempo.

Provincia de Río Negro

Ingeniero Jacobacci
GPS: 41° 19' S, 69° 32' O / GOOGLE MAP: -41.3275, -69.5461

Empalme km.648
GPS: 41° 21' S, 69° 43' O / GOOGLE MAP: -41.353,-69.729

Ojos de Agua
GPS: 41° 33' S, 69° 52' O / GOOGLE MAP: -41.553,-69.867

El Corte Blanco
GPS: 41° 35' S, 69° 54' O / GOOGLE MAP: -41.595,-69.905

Fitaruín
GPS: 41° 37' S, 70° 00' O / GOOGLE MAP: -41.633,-70.016

Mamuel Choique
GPS: 41° 49' S, 70° 15' O / GOOGLE MAP: -41.7716,-70.1379

Aguada Troncoso
GPS: 41° 46' S, 70° 22' O / GOOGLE MAP: -41.766,-70.366

Río Chico - estación Cerro Mesa
GPS: 41° 42' S, 70° 28' O / GOOGLE MAP: -41.7123, -70.4749

Chacay Huarruca
GPS: 41° 43' S, 70° 44' O / GOOGLE MAP: -41.718,-70.734

Fitalancao
GPS: 41° 42' S, 70° 54' O / GOOGLE MAP: -41.700,-70.900

Ñorquinco
GPS: 41° 51' S, 70° 54' O / GOOGLE MAP: -41.8497, -70.9010

Provincia de Chubut

El Maitén
GPS: 42° 03' S, 71° 10' O / GOOGLE MAP: -42.0546; -71.1662

Desvío Ing B. J. Thomae
GPS: 42° 13' S, 71° 11' O / GOOGLE MAP: -42.216,-71.183

Leleque
GPS: 42° 24' S, 71° 04' O / GOOGLE MAP: -42.400,-71.066

Lepá
GPS: 42° 36' S, 71° 01' O / GOOGLE MAP: -42.600,-71.016

Mayoco
GPS: 42° 40' S, 70° 59' O / GOOGLE MAP: -42.666,-70.983

La Cancha
GPS: 42° 47' S, 70° 58' O / GOOGLE MAP: -42.783,-70.966

Nahuel Pan
GPS: 42° 53' S, 71° 08' O / GOOGLE MAP: -42.9577,-71.1760

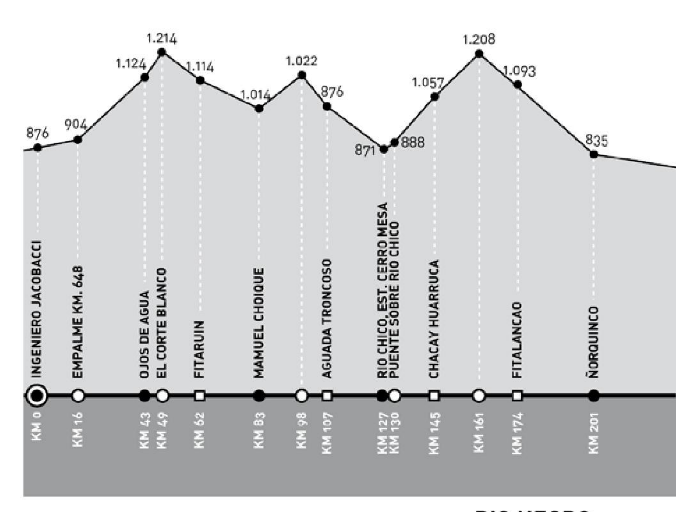
Esquel
GPS: 42° 55' S, 71° 20' O / GOOGLE MAP: -42.9042, -71.3186

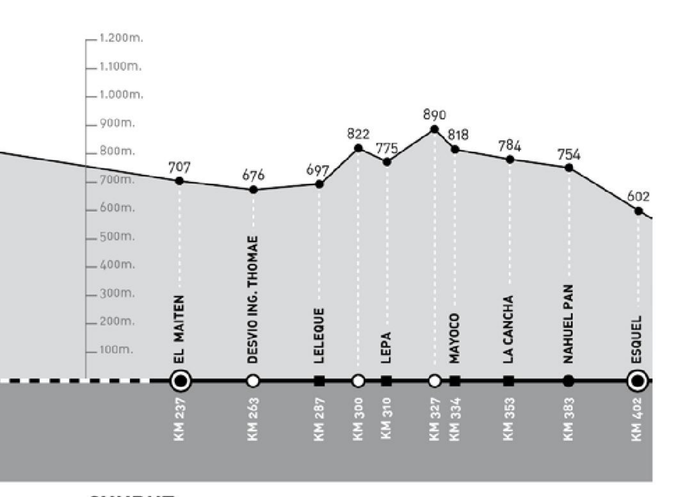


LOS CABLES DEL TELEGRAFO TREPAN LAS COLINAS CERCANAS AL CERRO MESA.

Alturas

En su derrotero, La Trochita atraviesa la estepa patagónica, la precordillera y hasta se anima a las montañas de la Cordillera de los Andes, cuando descubre la generosidad del valle 16 de Octubre. Su altura varía entre los 602 m.s.n.m. y los 1.214 m.s.n.m., en busca de los lugares más favorables para tirar de su larga fila de vagones, haciendo el menor esfuerzo posible. Esta ruta desanda las altas mesetas centrales en donde logra su cota máxima, para internarse a través de los valles fértiles del oeste hacia la ciudad de Esquel, en donde alcanza su nivel más bajo.


876
904
1.124
1.214
1.114
1.014
1.022
876
871
888
1.057
1.208
1.093
835
INGENIERO JACOBACCI
EMPALME KM. 648
OJOS DE AGUA
EL CORTE BLANCO
FITARUIN
MAMUEL CHOIQUE
AGUADA TRONCOSO
RIO CHICO, EST. CERRO MESA
PUENTE SOBRE RIO CHICO
CHACAY HUARRUCA
FITALANCAO
ÑORQUINCO
KM 0
KM 16
KM 43
KM 49
KM 62
KM 83
KM 98
KM 107
KM 127
KM 130
KM 145
KM 161
KM 174
KM 201
RIO NEGRO


1.200m.
1.100m.
1.000m.
900m.
800m.
700m.
600m.
500m.
400m.
300m.
200m.
100m.
707
676
697
822
775
890
818
784
754
602
EL MAITEN
DESVIO ING. THOMAE
LELEQUE
LEPA
MAYOCO
LA CANCHA
NAHUEL PAN
ESQUEL
KM 237
KM 263
KM 287
KM 300
KM 310
KM 327
KM 334
KM 353
KM 383
KM 402
CHUBUT



UNA LOCOMOTORA BALDWIN EN LA PLAYA DE MANIOBRAS DE ÑORQUINCO.

Información técnica

El Viejo Expreso Patagónico es un ramal poco común, con datos que dan cuenta de un desarrollo ambicioso y hasta desmedido para el tipo de material que se estaba utilizando.

Su extensión de más de 400 kilómetros es insólita para una trocha super económica, pensada para desplazar material bélico en la Primera Guerra Mundial en tramos muy cortos de hasta 10.000 metros. El ancho de las vías determina la circulación de un tren de acotadas dimensiones, limitado para el fin de transportar la carga de productos de gran parte de la Patagonia. Un considerable consumo de agua y combustible, obligó a planificar un reabastecimiento que no supere los 40 kilómetros de recorrido, sumado a la gran cantidad de material rodante, vías y locomotoras adquiridas, que sugieren un desarrollo mucho más extenso del que finalmente se concretó, que incluía distintos trayectos entre el mar y la cordillera.

Año de fabricación: 1.922.
Extensión del ramal: 402 kilómetros.
Medida de la trocha: 750mm.
Cantidad de curvas en el ramal: 646.
Altura máxima: 1.214 m.s.n.m.,
en El Corte Blanco.
Altura mínima: 602 m.s.n.m., en Esquel.
Autonomía: 40 kilómetros.
Velocidad promedio: 45 km/h.
Velocidad máxima: 60 km/h.
Tiempo que demanda el viaje: 16 horas.
Carga completa de agua: 10.000 litros.
Consumo de agua: 100 litros por kilómetro.
Carga completa de fuel oil: 4.500 litros.
Peso de la locomotora y el ténder:
44 toneladas.

Locomotoras a vapor
Baldwin (Estados Unidos)
y Henschel (Alemania)
alimentadas por fuel oil,
un derivado primario del petróleo.

Cantidad original de materiales:
50 locomotoras 2-8-2 Henschel & Sohn
25 locomotoras 2-8-2 Baldwin
2 ténder grúa
50 vagones de pasajeros
50 vagones furgón
690 vagones de carga
70 vagones tanque
1.390 kilómetros de rieles



UN ENCUENTRO CASUAL EN EL PLAYON DE RIO CHICO.

Un viaje a través del tiempo

Todas las naciones tienen en común la capacidad de desarrollar un puñado de personas con una visión diferente de las cosas. Gente que puede comprender e interpretar el futuro de un país y trabajar en consecuencia. En Argentina, el Ministro de Obras Públicas Ezequiel Ramos Mexía, vislumbró tempranamente que las grandes extensiones de tierra necesitaban de un sistema de comunicación eficiente. En el año 1.908 logra que el Congreso de la Nación sancione la ley 5.559 de Fomento de los Territorios Nacionales, con lo que se aseguraba prematuramente la integración de la Patagonia y sus áreas productivas al sistema ferroviario. Pero la renuncia del ministro primero y el comienzo de la Primera Guerra Mundial más tarde, paralizan los trabajos del tendido ferroviario.

Al finalizar el conflicto bélico en el año 1.918, se retoman los proyectos ferroviarios. Los tendidos de trocha angosta y el material ferroviario utilizado para el traslado de tropas en distancias

cortas, eran abundantes en Europa y se encontraban disponibles a valores muy convenientes. Pero estos ramales que utilizaban locomotoras a vapor, estaban pensados para tramos cortos y empezaban a ser obsoletos. Sin embargo, Argentina adquirió una cantidad de material suficiente para cubrir los más de 400 kilómetros entre la ciudad de Ingeniero Jacobacci y Esquel, poniendo en marcha las obras en el año 1.922.

La primera parte del proyecto, preveía instalar un tercer riel en el ramal que iba hacia Bariloche y a partir del kilómetro 16, independizarse en busca de los valles en donde estaban las grandes estancias inglesas, para cubrir las necesidades de traslado de su producción hacia los puertos de Buenos Aires. Los trabajos de construcción de terraplenes y tendido de rieles avanzaron hasta completar los primeros 40 kilómetros de vías y tendido del telégrafo, pero en el año 1.929 se interrumpen las obras por cuestiones burocráticas. Estas tareas se realizaban a pico y pala, sin herramientas pesadas, con el magro resultado de completar un promedio menor a 6 kilómetros por año.

En el año 1.934 se reanudan los trabajos y con gran esfuerzo se logra avanzar hasta el poblado de Ñorquinco y siete años más tarde se alcanza la mitad del recorrido en la ciudad de El Maitén. La llegada del tren a este paraje, que ya circula-



OMAR MANSILLA, MAQUINISTA, OBSERVA EL CONJUNTO DE BIELAS DE SU BALDWIN.



EL CAÑO DE ESCAPE LIBERA EL SOBRANTE DE AGUA DE LA CALDERA.

ba desde 1.935 por los tramos habilitados, renovó las esperanzas de alcanzar la meta en el valle 16 de Octubre. Las mayores dificultades en los alrededores de Río Chico, habían sido resueltas con grandes obras de ingeniería, construyendo el puente de un solo tramo más largo de Sudamérica y un gran túnel en curva que perfora una montaña de roca sólida. Nuevas partidas presupuestarias y terrenos más estables por delante, hicieron que la segunda mitad del recorrido se completara en tan solo cuatro años, arribando a la ciudad de Esquel en forma oficial el 25 de mayo de 1.945.

De esta forma, quedaba inaugurado un tramo de 402 kilómetros de vías férreas, obsoleto para la época, pero de gran valor para la región que tenía grandes dificultades para sacar su producción y proveerse de productos difíciles de conseguir en aquellos parajes. El servicio de cargas funcionó con gran éxito por más de veinticinco años, hasta que el mejoramiento de las carreteras y la baja del costo de los fletes, generaron su decadencia. El servicio de pasajeros inaugurado en 1.950, estaba más comprometido ya que los pueblos asentados al borde de las vías, dependían de su paso para mantenerse vivos y comercializar sus productos con ciudades de mayor envergadura. A pesar de la generosidad de recursos que ofrecen las tierras por las que pasa

La Trochita, la incapacidad de encontrar una alternativa para mantener el servicio en funcionamiento, agudizo el problema y culminó en la baja del servicio a fines del año 1.994. La rápida acción de las provincias de Chubut y Río Negro, lograron salvar el ramal, tomándolo bajo la órbita provincial y haciéndose cargo del mantenimiento para utilizarlo como tren turístico. Pero la gran deuda pendiente son los pueblos, que fuera del circuito de turistas y sin la visita del tren en forma regular, ven mermadas sus posibilidades de desarrollo.

Aunque sugiero tener en cuenta una cosa para evitar caer nuevamente en la trampa de la inacción y perderse algunos lugares encantados de la Patagonia. Estos pueblos son uno de los sitios más generosos para encontrarse con el auténtico espíritu patagónico y relacionarse con personajes locales colmados de historias y ávidos de conversación, porque son pocas las visitas que reciben a diario y es posible tenerlos disponibles el día completo. Se pueden saborear los mejores platos patagónicos de corderos alimentados a campo con hierbas naturales, empanadas, tortas fritas y panes recién horneados, pastas amasadas por la mañana, porque aquí se cocina a la vieja usanza, hay tiempo para dedicarle y amor al hacerlo. La naturaleza aún se mantiene vir-

gen sin los condimentos del ser humano. Sera por eso que los pájaros y animales se atreven a mostrarse como son y las plantas se desperezan a sus anchas para cubrir todos los espacios disponibles. La libertad vive su momento de gloria. No hay apuros, no hay direcciones, no hay reglas que cumplir, hay muy poca gente y mucho espacio para descubrir. Las sorpresas acechan por todas partes. Las aventuras se regocijan a la vuelta de una roca y la tranquilidad descansa al borde de los arroyos sobre las hierbas altas que no conocen de podas. En definitiva una experiencia muy recomendable para quienes gustan de la Patagonia, para aquellos que deambulan esquivando las aglomeraciones y la previsibilidad turística, para quienes se consideren viajeros y no simplemente un cliente de vacaciones.





EN TODO EL MATERIAL RODANTE SE PUEDEN VER GRAN CANTIDAD DE INSIGNIAS.



ALGUNAS IDENTIFICAN VAGONES Y LOCOMOTORAS, OTRAS ENTREGAN DISTINTOS MENSAJES.



UNA IMPONENTE Y VITAL LOCOMOTORA BALDWIN #16.

La Baldwin #16

La locomotora Baldwin #16 es una máquina muy especial y muy querida por todos en la Patagonia. Arrastra tras de si una gran historia, más relacionada con su vida en los años setenta que con la carga que es capaz de transportar. Por aquellos años, el gobierno de turno estimaba que había demasiadas máquinas en circulación, de modo que extendió diversas órdenes para cortar locomotoras y mandarlas a desguace. Esto sucedió en todo el ferrocarril y la noticia se expandió rápidamente. La aislación de la cual goza la Patagonia, hizo que llegaran rumores de otros ramales que comentaban lo absurdo de la medida, que destruía máquinas que estaban en perfecto estado. Finalmente, un día la orden de desguace también llegó a los talleres de El Maitén y como era de esperar identificaba arbitrariamente por su número a las máquinas que debían cortarse y hacerse chatarra. Diez en total, dos Baldwin y ocho Henschel. Entre las dos Baldwin estaba la

#15, una locomotora cero kilómetro que nunca había rodado y los mecánicos tenían en ese momento a la #16 en reparación general. Sus piezas presentaban un profundo desgaste y varias debían ser reemplazadas.

Los mecánicos, junto con el capataz general, pusieron manos a la obra, pero en lugar de reparar la unidad que acumulaba una gran cantidad de kilómetros, ejecutaron una brillante idea. Sin consultar con nadie y en el más estricto secreto, se encerraron en el taller e intercambiaron todas las chapas de identificación entre ambas máquinas, con lo cual aseguraban que se mandara a desguace una Baldwin que había cumplido su ciclo de vida y se preservara la nueva unidad. Cuando llegó la gente del gobierno, se dio el gusto de cortar la locomotora #15 y los integrantes de La Trochita el gusto de salvar una máquina que estaba en excelentes condiciones.

De esta forma, la Baldwin #16 que vemos actualmente en circulación no es más que su antecesora, la #15 pero con un atuendo más grande.



DETALLE DE LA TAPA DE CALDERA.



ESTAS FUERON LAS UNICAS HERRAMIENTAS UTILIZADAS EN SU CONSTRUCCION.

Detalles de su construcción

La Trochita se encuentra en la Patagonia Argentina en el extremo sur de Sudamérica. Recorre parte de las provincias de Río Negro y Chubut y sus cabeceras son las ciudades de Ingeniero Jacobacci, al norte y Esquel, al sur. Su construcción comenzó en el año 1.922 y concluyó veintitrés años más tarde, un 25 de mayo de 1.945, ya obsoleto para sacar la producción de las estancias de la Patagonia norte, objetivo primario del desarrollo de este ramal.

Circula a lo largo de 402 kilómetros de vías que serpentean por la estepa patagónica y la precordillera, internándose de lleno en la Cordillera de los Andes a medida que va ganando el poniente. Las características del terreno y los recursos limitados de las locomotoras para tirar o frenar a la formación, determinaron la construcción de más de 640 curvas en busca de los mejores perfiles de los valles y las laderas más generosas en cuanto a pendientes, para favorecer los ascensos

y descensos del trencito. Pero la caprichosa geografía patagónica no siempre estaba dispuesta a colaborar y por más que se estudiara profundamente el trayecto, la geometría promovía ángulos o cortes imposibles de sortear. En esos casos, se hizo necesaria la construcción de terraplenes y taludes de tierra sobre los cuales apoyar el paso de los rieles y mantener de esa forma, una cota similar a la registrada en el último obstáculo.

Pero seguramente una de las dificultades más grandes que enfrentaron quienes construyeron el ramal, fueron los cortes que debieron hacerse en la montaña en aquellos lugares en donde el terreno proponía elevaciones abruptas o quebradas encajonadas, por donde sólo había logrado abrirse paso el agua con el esfuerzo de miles de años de horadar la tierra. Es el caso de la imponente hendidura llamada "El Corte Blanco", poco después de la estación Ojos de Agua, que traza la superficie ovalada de una colina a lo largo de medio kilómetro, con una profundidad que alcanza los seis metros de altura. Su nombre obedece al color del material sedimentario que se encuentra en la zona y quedó a merced del ojo humano cuando las excavaciones despojaron a la estepa de su natural manto de vegetación achaparrada.

Más difícil aún resultó el paso por el cerro Mesa, en el poblado de Río Chico, que en primera



EL PUENTE DE UN SOLO TRAMO SOBRE EL RIO CHICO.

instancia elevó la roca en abruptas laderas que sólo dejaron un pequeño resquicio para el cañadón por donde se escurren las aguas del río homónimo. Aquí la obra fue monumental, trazando la roca a pico y pala para serpentear el flanco izquierdo de la montaña por más de 3 kilómetros, lo que demoró el progreso del tendido de rieles. Al cabo de la última curva, una profunda incisión de 110 metros de largo sobre el río Chico, interrumpía el paso separando un extremo del otro, para encontrarse luego con una pared de roca sólida.

El escollo parecía infranqueable, aunque sólo fue un contratiempo para los ingenieros de La Trochita. Un minucioso estudio de campo se trasladó a los tableros de dibujo. Se afilaron los lápices, pusieron a trabajar escuadras y transportadores, utilizando las matemáticas junto a las reglas de la física para proyectar lo que resultó ser la obra de mayor envergadura del ramal. Corría el año 1.933. Comandados por el ingeniero italiano Guido Amadeo Jacobacci y bajo la dirección de Bruno Thomae, ingeniero a cargo del proyecto, junto a su fiel amigo y sub-director el ingeniero Detsy, diseñaron el puente de un solo tramo más largo de Sudamérica, con la intención de entrometerse lo menos posible con la geografía de una región de por sí extraordinaria en cuanto a su atractivo visual, sus recursos y el

encanto de sus paisajes. Con gran ingenio lograron levantar en cada extremo del paso a sortear, dos sólidos pilares de hormigón armado construidos sobre la roca maciza, para apoyar sobre ellos una magnífica estructura de hierro anclada con miles de bulones, pintada de un furioso color rojizo y con la resistencia necesaria para soportar el paso de las formaciones con tonelaje completo.

Mientras tanto, al otro lado del curso de agua y a tan sólo 110 metros de donde se encontraban las obras, otra cuadrilla de trabajadores se abría paso en la roca hasta dar con la gran pared vertical del cerro Mesa, que se levantaba imponente hacia las constelaciones de las oscuras noches patagónicas. Una vez despejado el paso desde el extremo del puente, fue necesario utilizar dinamita para abrir un hoyo que se internara paulatinamente en la montaña granítica, para ver la luz al cabo de los últimos 110 metros de oscuridad, polvo y despojos desprolijos de piedra devastada, que fueron extraídos a mano o en carretillas maltrechas y de poca utilidad para moverse sobre un terreno escabroso. El túnel, abrió un paso fundamental para la continuidad del recorrido, evitando así un largo rodeo a una cadena montañosa de baja estatura pero extensa en su desarrollo, que hubiera demandado una importante cantidad de kilómetros adicionales.

El único túnel del trayecto
perfora 110 metros de roca solida
para entrometerse en las entrañas de la
montaña,
en una suave curva que busca otra vez
la luz del sol.

De un lado,
la infinita estepa patagónica,
del otro los valles fértiles que anticipan
la cordillera de los andes.

Todo esto sucede
a sólo 3 kilómetros del pueblo Rio Chico,
Un lugar encantado en donde habitan la
tranquilidad
y el espíritu de la Patagonia
Argentina.



En poco más de 300 metros, se acumularon las mayores dificultades del trayecto, que luego de asomar al otro lado de la montaña, vio despejado su camino hacia la Cordillera de los Andes que comenzaba a insinuarse hacia el poniente, con paredes que ya no culminaban en abruptas mesetas sino que se elevaban a grandes alturas revelando sus cumbres nevadas. Por otro lado, los tres tramos calcados en su distancia levemente superior a la centena, quedarían como un hito en la historia de este ferrocarril, que suma de este modo un rasgo adicional que acrecienta el título de único en el mundo.

En su afán de progreso, La Trochita atraviesa otros cursos de agua que en diversas oportunidades resolvió con estructuras de menor importancia disimuladas en el terreno. Pero en dos ocasiones, fue necesario transponer dos vertientes caudalosas como son las del río Chubut y en menor escala el río Ñorquinco. Con la experiencia obtenida en la construcción del puente sobre el río Chico, las soluciones sobre un terreno plano resultaron sencillas, siendo los tramos a sortear de menor longitud y con el único requisito de hacer volar a los rieles sobre el curso de las aguas.

Durante todo el viaje, el tendido de los cables del telégrafo será una compañía silenciosa mientras que la formación este en marcha, pero



EL PUENTE PROYECTADO SOBRE LAS AGUAS DEL RIO CHICO.

frente a un desperfecto o interrupción del paso en las vías, el maquinista tendrá la oportunidad de poner en juego una larga caña que se une a la línea y le permite comunicarse por radio con la base más cercana para pedir ayuda.



LAS VIAS SE PROYECTAN HACIA EL INTERIOR DEL TUNEL.

DETALLES DE LA PARED DE PIEDRA DEL TUNEL Y LOS BULONES DEL PUENTE.



UNA CALLE DE RIO CHICO, DONDE SE RESPIRA EL MEJOR AIRE PATAGONICO.

Río Chico, nacen los pueblos patagónicos

Todos estos trabajos se hicieron a pico y pala, bajo duras condiciones climáticas, soportando intensos fríos, nieve, lluvia, vientos, tormentas o el calor abrasador del verano en la estepa patagónica, con el sol derramando sus inclementes rayos sobre todo lo que iluminaba. Se llegó a emplear a más de un millar de personas de diferentes nacionalidades; inmigrantes con sed de aventuras pero que además buscaban en la Patagonia, esa libertad que sus tierras natales relegaban inmersas en conflictos bélicos que desangraban a los países de Europa y Asia.

El rigor del clima, las condiciones de trabajo y las dificultades idiomáticas para comunicarse en una tierra hostil y ajena, poco amedrentaron a turcos, griegos, ucranianos, polacos, búlgaros, macedóneos y croatas que comenzaron a agruparse en torno al ferrocarril para formar comunidades cosmopolitas que luego serían el sostén de los incipientes pueblos de la comarca. Las

cuadrillas trabajaban en forma independiente con un capataz a cargo de cada tramo, que avanzaba con mayor o menor velocidad de acuerdo a los condicionamientos del terreno. Junto a las vías se conformaban los campamentos de campaña, que consistían en precarias casillas de chapa que resultaban poco eficientes para enfrentar el duro clima patagónico.

Pero el aire puro de la cordillera, los inmensos paisajes y la sensación de libertad, calaron hondo en estos inmigrantes que poco a poco fueron construyendo viviendas más sólidas con los durmientes de quebracho colorado que estaban a disposición, desarrollando una nueva arquitectura que se establecería como típica de las zonas ferroviarias de la región. Estas primeras construcciones comenzaron a levantarse en la zona de Río Chico, al pie del cerro Mesa, ya que las demoras que planteaban el desarrollo del puente y la excavación del túnel, hacían que la estadía de los trabajadores resultara menos efímera que en el resto de los tramos.

La pequeña comunidad instaló un sistema de generadores de luz eléctrica que extendió el horario de cada jornada. Las vertientes que escurren la Cordillera de los Andes, proveyeron el agua pura para el uso personal y de riego. Prosperaron las huertas al amparo de cortinas de álamos dorados que las protegían de los in-

tensos vendavales que corren en la austeridad de la estepa. Maduraron los árboles frutales y finalmente la cría de animales aportó una dieta variada a la mesa de estas primeras familias, que crecieron en armonía y bajo una pluralidad de costumbres, idiomas e idiosincrasias, que le dieron a este paraje de Río Chico, su riqueza cultural y social que se prolonga en el tiempo.



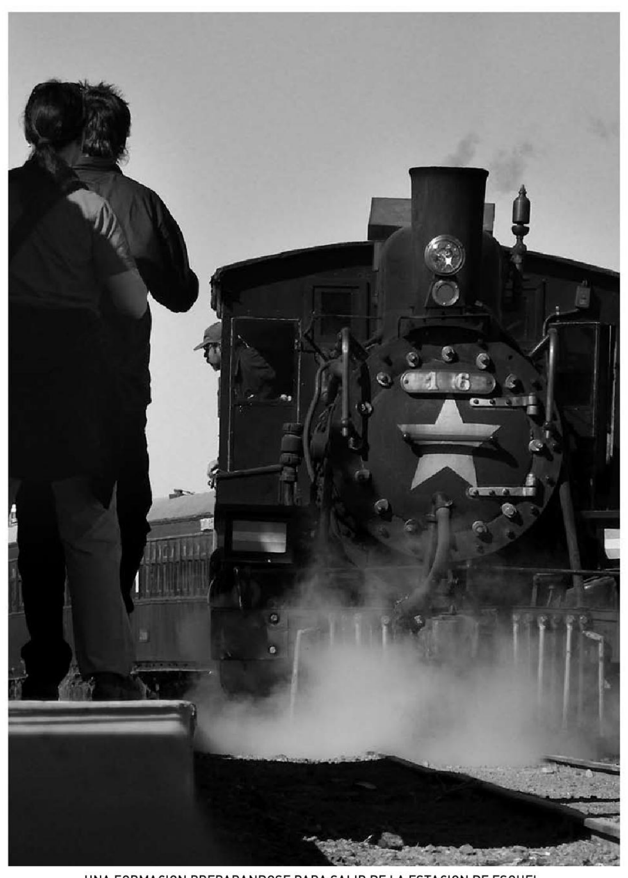
UNA DE LAS PRIMERAS VIVIENDAS DE INGENIERO JACOBACCI.



EL PARAJE OJOS DE AGUA ES LA POBLACION MAS PEQUEÑA DE TODO EL RAMAL



ALLI VIVEN UNOS 50 HABITANTES EN UN PUÑADO DE CASAS JUNTO A LAS VIAS.



UNA FORMACION PREPARANDOSE PARA SALIR DE LA ESTACION DE ESQUEL.

Recorrido

La Trochita circula por la Patagonia atravesando valles fértiles, estancias y cañadones que le permiten mantener altitudes relativamente bajas. Su cota máxima se encuentra en el paraje llamado El Corte Blanco en plena estepa y alcanza los 1.214 m.s.n.m., mientras que la mínima altura se registra en la ciudad de Esquel con 602 m.s.n.m. Es curioso que su altitud decrezca conforme avanza desde las planicies esteparias hacia las montañas de la Cordillera de los Andes. Esto se debe al tránsito por mesetas que ganaron altura en la Era Cenozoica, para descender a medida que van ganando el poniente, hacia las fértiles tierras del valle 16 de Octubre, asentadas en los intersticios que descuidaron las montañas en su afán por separarse.

La cabecera noreste del ramal, en la ciudad de Ingeniero Jacobacci, comparte el playón de maniobras con su hermano mayor, el tren diesel, que llega exhausto luego de transitar más de un

millar de kilómetros desde la ciudad de Buenos Aires. Allí La Trochita intercala un riel entre las vías de 1.676 milímetros, para lograr su modesta trocha de 750 milímetros, que compartirá durante 16 kilómetros hasta lograr su independencia y poner rumbo sudoeste, hacia las estibaciones de la cordillera.

Su estación está claramente diferenciada por las acotadas dimensiones acordes al tren que se va a abordar. Un edificio blanco con ventanas verdes y techos rojizos al estilo patagónico, brinda refugio a los pasajeros que se acercan al amanecer para afrontar las dieciséis horas de viaje que demanda resolver los 402 kilómetros de recorrido. La galería de pisos de piedra pulida es abierta a ambos lados, de modo que es posible tomar contacto con el trencito a la distancia. En ella se asientan cuatro bancos de madera para comodidad de las personas que esperan el servicio, un pizarrón que, con la mano de cada jefe de estación reflejada en las huellas de la tiza sobre la tabla, indica los horarios de partidas y llegadas; dos puertas de madera vidriadas que permiten el acceso a la boletería y a la sala de espera para las damas; un gran reloj de agujas negras que demora el tiempo por algunos segundos cada día y una gran campana para colaborar con el silbato de la locomotora.



EL ENORME TANQUE DE AGUA DE INGENIERO JACOBACCI.



INTERIOR DEL TALLER DE REPARACIONES DE INGENIERO JACOBACCI.

La partida no se hace esperar. Al cabo de unos cuantos llamados, la imponente locomotora Baldwin pone en juego toda su potencia para tirar de una larga fila de vagones de madera, que transportan la carga de mercancías y pasajeros por la traza de este particular ramal ferroviario. Los primeros kilómetros muestran como se diluye el pueblo, devorado por la indómita estepa patagónica. Un paisaje ondulante y relativamente suave se apodera del entorno y atrapa la vista para regocijarla con una vegetación que combina distintas especies de plantas adaptadas a las condiciones semidesérticas, pero no por ello menos imponentes. Sus nombres dan cuenta de los antepasados mapuches que poblaron estas tierras, estableciendo identidades tales como neneo, coirón, zampa, molle y michay.

Superados los primeros 16 kilómetros de viaje, las vías giran en una esquina inexistente para separarse definitivamente de todo rastro de civilización y enfrentar al viento que sopla desprejuiciado y con total libertad, en un juego de silbidos contra las aristas expuestas del material rodante. Ocasionalmente se cruzará un zorro colorado huidizo, que demanda la celeridad del ojo humano para detectarlo en su loca carrera entre las matas. Esta etapa de la travesía, de un progreso constante en altura, requiere el esfuerzo de la locomotora, que resopla una fumata oscura por su chimenea hasta

coronar las planicies de las mesetas en beneficio de los espectadores, que se regocijan con amplias vistas hacia los valles en los que pastan esporádicas manadas de guanacos. La lana anaranjada de sus austeros pelajes, los mantienen bien a salvo de las bajas temperaturas imperantes, compitiendo de igual a igual con los afamados ñandúes, aves que han olvidado el arte de volar en pos del desarrollo de un par de patas formidables para desplazarse durante largas distancias.

El paisaje se presenta maravilloso. La estepa propone alternativas difíciles de desestimar. Se expande a sus anchas arrugando la tierra en intrascendentes colinas, que a su vez abrigan valles capaces de acumular la poca humedad que deslinda el cielo, para darle oportunidad a los mallines de albergar un desahogo de vida silvestre en el que conviven aves, roedores, pequeños mamíferos y grandes animales en busca de saciar su sed.

El primer atisbo de humanidad lo dan un puñado de casas de ladrillos y tejas rojas prolijamente alineadas a un costado de las vías, haciendo equilibrio sobre el angosto terraplén. En la ladera opuesta, sobresale un enorme tanque de agua que, favorecido por la gravedad de la pendiente, alimenta los cuatro mil litros consumidos en poco más de 40 kilómetros. Más adelante y siempre en la misma línea de las cons-

trucciones, se levanta un galpón de durmientes que alberga una zorrita con herramientas para reparaciones austeras en cantidad y calidad. Los escasos pobladores apenas dan señales de vida a través de las chimeneas humeantes de sus viviendas. Algún perro con mucha pereza pero despierto para seguir todos los movimientos que suceden en torno a su lugar de descanso, se muestra amistoso a quienes se acerquen a ofrecerle su afecto. El paraje lleva por nombre Ojos de Agua y poco después de atravesar este efímero caserío, las vías se cruzan por primera vez con un camino consolidado que intenta romper la monotonía del vasto horizonte.

Las ondulaciones del terreno interrumpen la vista hacia el infinito y ofrecen una tenaz resistencia al avance de La Trochita que en su punto máximo de altitud, fracciona la cumbre de un cerro pretencioso que se eleva más de lo conveniente para su cansino andar. El Corte Blanco hace su aparición al cabo de una curva a la izquierda y paulatinamente expone sus paredes blancuzcas que superan el techo de los vagones, para dejarlos encerrados durante algunos cientos de metros hasta salir airosos al otro lado de la hendidura en busca de tierras más favorables.

A partir de este sitio, podrán verse arbustos bajos, leñosos, de ramas rígidas y numerosas hojas pequeñas dispuestas en compactos raci-



EL CORTE BLANCO. UNA TAJO EN LA CIMA DE UN CERRO PRETENCIOSO.



ES EL PUNTO MAS ALTO DEL TRAYECTO Y UN LUGAR DE EXTREMA BELLEZA.

mos. Viajando en la época estival, se los puede apreciar colmados de flores amarillentas con vistosas líneas rojas. Ocasionalmente, las ovejas mordisquean los brotes tiernos como complemento de su dieta diaria. Estamos en el paraje Mamuel Choique, nombre propio de estos arbustos que alcanzan con dificultad el metro de altura, desalentados por las condiciones climáticas del lugar. El caserío se asienta a escondidas de un cordón de cerros que lo mantienen en vilo hasta poco antes de entrar en la estación de madera de un riguroso marrón oscuro. Algunos vagones tanque se suman al descanso de los cargueros en una vía secundaria que acumula yuyos nacidos de semillas en busca de refugio. El poblado es efímero, con unas pocas casas dispersas al amparo de las cortinas de álamos, el boliche, una pulpería, la escuelita rural y un camino de ripio que baja serpenteando un corte en la meseta que culmina contra las vías en lo más profundo del cañadón.

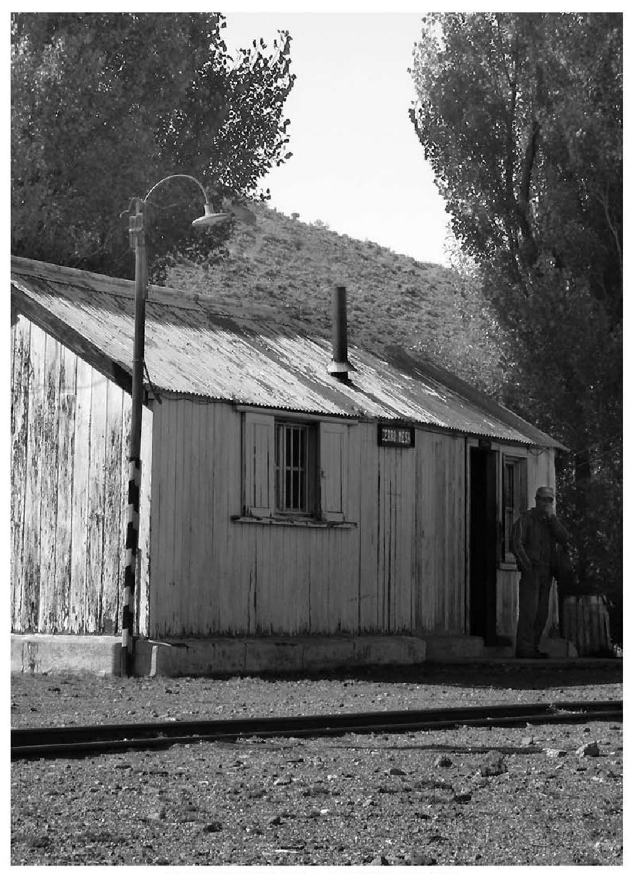
Los próximos kilómetros se desarrollan entre serranías bajas que le aportan movimiento a la Patagonia y un sinuoso andar a la formación. Detrás de alguna curva, suelen aparecer filas de álamos que denotan la estadía de algún peón de campo en su puesto de cabecera. Todavía son escasos los animales que se alojan en las estancias, dispersos por la insuficiente distribución



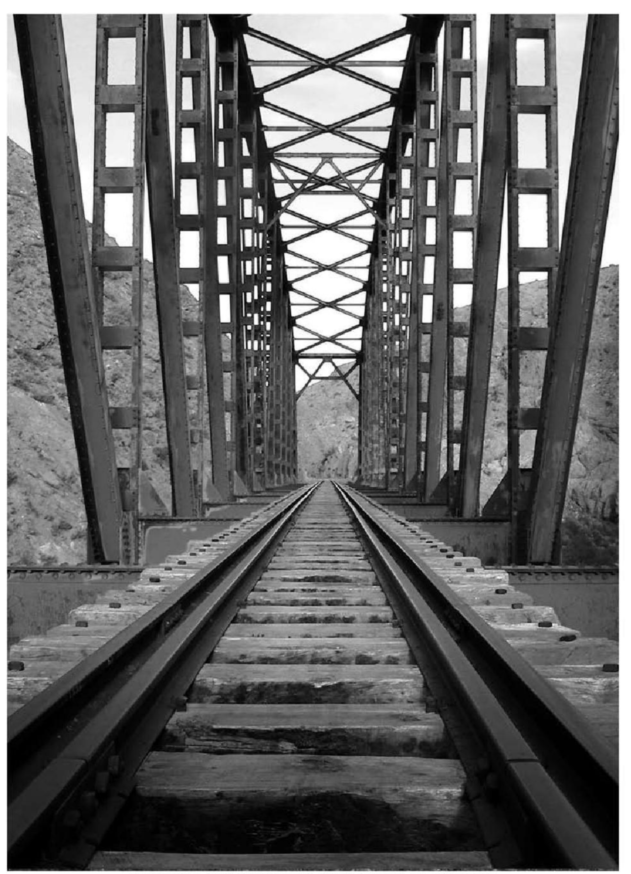
VAGONES ESTACIONADOS EN EL PLAYON DE MANIOBRAS DE CERRO MESA.

demográfica del alimento. La cota se mantiene estable hasta el apeadero Aguada Troncoso, momento en el que ingresa a una bajada que la hará perder casi doscientos metros de altura en poco más de una veintena de kilómetros. La soledad, el aislamiento y la monotonía, se suman al traqueteo del convoy para detener el tiempo y perderse en la historia profunda de esta tierra salvaje. Se impone una vuelta de mate, cebado con la pava humeante librada al calor de la salamandra, para agilizar la palabra de los ocasionales compañeros de viaje. Frente a una señal imperceptible del terreno, aunque familiar para el baqueano de la zona, comienzan los preparativos para apearse junto al estribo, indiferente al gélido aire que corre junto al trencito, para otear el horizonte en busca de sus afectos que esperan ansiosos al pie del cerro Mesa. Esta es la única estación que difiere en identidad con el pueblo que la contiene, bautizado Río Chico, insinuando el curso de agua que murmura el perfil de su trazado.

Aquí el tren se detiene en la primera posta importante. Un cambio de maquinistas renueva la conducción de la locomotora, que se toma un respiro dejándose masajear por las manos expertas de los mecánicos estables de uno de los tres talleres de reparaciones intermedias del ramal. Despliegan un recorrido visual sobre los fierros que delatan cualquier anomalía que se



SALA DE CONTROL DE LA ESTACION CERRO MESA.



LA COLOSAL ESTRUCTURA DEL PUENTE SOBRE EL RIO CHICO.

entrometa en el buen funcionamiento de la maquinaria. Repasan los niveles de grasas y líquidos para satisfacer las exigencias a afrontar en los próximos kilómetros. Chequean también el nivel y la presión del agua a través de un simple instrumento de precisión en la cabina. El pasaje aprovecha la oportunidad para estirar las piernas y curiosear las maniobras de enganche y desacople de los vagones, que hacen la posta con mercaderías para la zona.

El vapor que se escabulle por las ranuras del silbato, despabila al eco que mantiene el saludo de despedida flotando por varios segundos en el aire de esta tierra bendecida por la naturaleza. El tren avanza unos cuantos metros y se acomoda junto a la ladera de la montaña, en un intento por evitar las fuerzas que lo invitan a desplomarse por la pendiente que surge cada vez más empinada en busca del cañadón del río, el cual supo ganarse un lugar escondido para descansar sus remansos con imponentes pozones colmados de truchas. Hay que aguantar el vértigo por casi 3 kilómetros hasta toparse con un corte en la roca que impone una efímera pared a ambos lados de las ventanillas y se desvanece para dar paso al inmenso puente de un solo tramo que desafía la tranquilidad de este encierro. La cosa se pone más intensa del lado opuesto del río, con un corto terraplén que desemboca en la entrada

al único túnel del trayecto, que perfora la roca con una suave curva hacia la izquierda. La vista se ve opacada de repente por la oscuridad del ducto, sumado al humo negro y el vapor que se aprisionan contra las paredes de piedra, en un efímero trayecto que no alcanza para acomodar la vista a la penumbra, antes de toparse con un estallido de luz al otro extremo de la gruta.

Los hilos del telégrafo en cambio, deben esforzarse en una suerte de montañismo y sortear el obstáculo trepando hasta la cima del cerro, con el privilegio de dominar todo el valle, pero despojando al tren por unos segundos de una comunicación salvadora con su base de operaciones. Será la única vez en todo el trayecto que desobedezcan su rigurosa paralela con las vías que los guían a través de los valles en busca de las montañas de la Cordillera de los Andes. La presencia de aguadas vecinas, fomentan la aparición de las aves que utilizan los alambres destinados a los telegramas, para estacionarse en la altura y dominar una vasta extensión de tierra en busca de sabrosos bocados. Los postes suelen ser coronados por águilas moras, al estilo de los viejos marineros subidos al palo mayor de su embarcación, que descansan su cuerpo y agudizan la vista en busca del más mínimo movimiento en el suelo que delate la presencia de su alimento.



LA BOCA DE ENTRADA AL UNICO TUNEL DEL TRAYECTO.



UN CARTEL CASERO Y UNA ESCUELA SOLITARIA AL BORDE DE LA MESETA.

Al asomar del otro lado de la montaña, el trencito remonta el curso del arroyo Chacay para ascender a una de las últimas mesetas que se interponen a su paso y por primera vez alcanza a ver a lo lejos las altas cumbres de la Cordillera de los Andes. Para darle tiempo al ojo humano de acomodarse a la distancia, el trazado prescinde de su habitual sinuosidad, desarrollando varios kilómetros prácticamente en línea recta hacia el borde de la planicie y reflejando en sus ventanas los imponentes cerros nevados que anticipan tierras con un mayor potencial agrícola ganadero. El terreno se mantiene estable sobre un suelo macizo y duro sembrado de cantos rodados con los cuales el viento se divierte haciéndolos girar en todas direcciones. Los fragmentos más grandes oponen resistencia a los embates del aire y suelen dar refugio a las semillas que se acomodan a germinar a su amparo. Allí nacen neneos, coirones y jarillas muy bien adaptados para capturar los escasos 300 mm. de lluvias anuales y enfrentar a las ventiscas endemoniadas que intentan hacerlas vivir cuerpo a tierra. No obstante, la vegetación resiste estoicamente y embellece el lugar con efímeras flores de vivos colores y hojas de tonalidades que pintan el campo de verdes, dorados amarillos y rojos según la época del año.

Con la misma discreción del andar de la cansada locomotora, el borde a filo de la meseta se

acerca hacia el tendido de rieles, asomando al valle fértil de Ñorquinco. El ocaso de la estepa semiárida frente a la imponente profundidad de sus tierras es notorio. El tren se desprende sin demora de más de doscientos metros de altura y en cuestión de minutos, se interna en una inmensa extensión de pasturas altas que dejan ver las olas del aire acariciando suavemente las puntas de sus varas. Algunas rocas de tamaño considerable dan cuenta de una época en que los glaciares frecuentaban estos lugares con pesadas cargas traídas desde las montañas y que depositaron prudentemente en sus lugares de descanso. El tendido de alambrados y las pecas blancas, producto del brillo del sol sobre la lana de las ovejas diseminadas en el campo, son claros indicios de la cercanía de pobladores estables. La vista panorámica es espectacular. La ausencia de árboles, salvo algunos sauces marcando los serpenteantes cursos de agua, entusiasma al ojo hasta el infinito.

Es el comienzo de las grandes estancias que se adentran en la cordillera, agazapadas en los valles que sufren de vértigo frente a las imponentes montañas. Fitalancao es la primera en darse a conocer con sus 23.000 hectáreas. La alameda en torno al casco se ve desde una gran distancia. Luego emergen los techos rojos de chapa del gran galpón de esquila de 600 m2, algo retirado



LAS PRADERAS COLMADAS DE PASTO EN LOS VALLES DE PILCANIYEU.



ES COMUN CRUZARSE CON PAISANOS DE A CABALLO SOBRE LA RUTA 40.

de la población y cercado por corrales que todavía son imperceptibles a la vista. Algunos caminos internos bien marcados por el paso diario de peones, capataces y estancieros, describen líneas desordenadas en los alrededores. A medida que el tren se arrima al campo, comienza a distinguirse la delimitación de los potreros, las piletas para bañar a las ovejas, las mangas para ordenar el ganado, varios tanques australianos típicos de las zonas rurales y los bebederos para los animales. La trocha finalmente se interna dentro de la propiedad que cuenta con una estación propia, vestigios de la época en que la producción se evacuaba a través del ferrocarril.

Un terreno con suaves ondulaciones, determina un andar continuo dentro de apacibles curvas que buscan mantener estable la altura sobre el nivel del mar hasta alcanzar el pueblo de Ñorquinco, establecido a poco más de 3 kilómetros de la estación. Una escuela, la vía secundaria para el descanso de vagones y el cruce de trenes, un puñado de galpones construídos con durmientes y el tanque de agua para abastecer la sed de la locomotora es todo lo que hay en los alrededores. El telón de las altas cumbres de la cordillera, pinta de un azul brumoso el horizonte y resalta los verdes y amarillos de la vegetación que crece a los lados de la vía. La abundancia de pasturas tiernas indica que llevamos un riguroso

rumbo oeste. Durante los meses cálidos pueden verse los rollizos de pasto que se multiplican en los potreros de las estancias vecinas, para abastecer de alimento a los animales durante el invierno, que puede llegar a ser tan severo como para detener el paso del tren. Los campos comienzan a colmarse de ovejas gracias a la abundancia que genera una tierra fértil y menos pedregosa, atravesada por cursos de agua que garantizan un gran caudal abastecido por las nieves eternas.

Es el turno de otra estancia emblemática de la Patagonia norte, homónima y próxima al pueblo de El Maitén, con 123.000 hectáreas ganaderas dedicadas a la cría de ovejas y vacunos, además de contar con algunos campos consagrados a la forestación de pinos. En esta zona, al margen de las vías crecen infinidad de cardos que elevan sus flores fucsias casi hasta la altura de las ventanillas, y ponen a volar sus plumeros blancos colmados de semillas mezclados en una nube de polvo, aire arremolinado y restos de vegetales secos dejando un tendal desordenado detrás de la formación. Ocasionalmente, un olor fuerte y penetrante invade por unos instantes el interior de los vagones y pone de manifiesto la presencia de zorrinos de un estricto pelaje negro atravesado por una eterna franja blanca. Su tamaño los hace invisibles entre la vegetación que



UN GUARDAGANADO INTENTA PERSUADIR EL PASO DE ANIMALES HACIA LAS VIAS.

les brinda protección frente a los depredadores. Sobre los alambrados que acompañan el paso del trencito, descansan un puñado de caranchos dispuestos a una prudente distancia entre sí, un hábito que les permite dividirse el terreno en pequeñas parcelas que indagan con el ojo entrenado en busca de alimento. Sin embargo, el menor movimiento desata el aleteo de los individuos más próximos, que disputarán sin reparos la presa obtenida por el más veloz de ellos. Estas mismas pasturas son el hábitat de miles de insectos que pululan el aire a baja altura o trepan a las varas de los pastos más sobresalientes de la pradera. Su presencia genera un frenético ir y venir de bandadas de calandrias, comesebos, jilgueros y zorzales, que revolotean el aire dándose un gran festín alimenticio que a pesar de su voracidad desenfrenada, no logran mermar las poblaciones de millones de individuos que se reproducen tan a prisa como son devorados.

A medida que el tren avanza hacia su próximo destino, comienzan a verse algunas poblaciones a ambos lados de las vías. El término poblaciones en estas latitudes, lejos está de referirse a grandes centros urbanos, los cuales son inexistentes en la Patagonia. La gente de campo utiliza este término para referirse a las casas aisladas que se encuentran diseminadas en el terreno, que por lo general son puestos de estancias, alguna

pulpería o incluso alguna vivienda pionera centenaria construída con los materiales provistos por el lugar. El silbato se hace oir nuevamente y despabila a quienes viajan adormecidos. Anuncia el inminente paso sobre el segundo puente en importancia del trayecto que sortea el río Chubut. Es una estructura que trasciende desde la ingeniería, pero sobria a nivel visual, más aún desde arriba del trencito. La vista despejada desde la locomotora, no da ningún indicio del paso que se va a cruzar y propone la continuidad de los durmientes que mantienen el secreto casi hasta arribar al borde mismo de la barranca. Desde las ventanillas de los vagones, se destaca a lo lejos la presencia de un amplio curso de agua con sus costas pobladas de sauces y grandes extensiones de pasto alto, pero sólo se toma dimensión del paso que se va a sortear cuando el convoy está prácticamente en el aire y a varios metros de altura sobre la profundidad del cañadón. Esto se debe a que la plataforma de hierro es austera en su desarrollo. Dos extensas vigas pintadas de negro se proyectan a poca distancia entre sí, afirmadas sobre cuatro sólidas patas rojas con bases de hormigón incrustadas en el lecho del río. Una fila de durmientes desparejos, asegurados en la parte central de esas vigas, soportan los rieles que despejan los 750 milímetros de la trocha a escasa distancia del abismo, situación



VIAS SECUNDARIAS EN LAS INMEDIACIONES DE EL MAITEN.

que pone al material rodante en el aire por sobre la seguridad visual que otorga el suelo. La sensación cuando el tren comienza literalmente a volar sobre el río, es indescriptible. El maquinista es el primero en experimentar un cosquilleo en el estómago producto de la adrenalina que pone de manifiesto el cuerpo frente a la profundidad que se presenta repentina. A los pasajeros en cambio, la situación les llega desprevenida. Asomados por las ventanillas o sentados en los estribos anticipadamente en busca de la próxima estación, el abismo los hace retroceder con la prudencia que demanda el caso, que también eleva las pulsaciones.

Al otro lado del puente, el paisaje cambia su fisonomía para mostrar las primeras casas del poblado de El Maitén. En cuestión de minutos, una explosión de vida asoma y recibe a La Trochita con desbordado entusiasmo. No es para menos, el lugar es el centro de operaciones del ramal. Allí se encuentran los talleres de reparaciones generales, se festeja la Fiesta Nacional del Tren a Vapor y diseminados por sus calles, viven los más destacados mecánicos, maquinistas, operarios de vías, capataces, técnicos, guardas, fogoneros y personajes relacionados directamente con los fierros. Muchos de los constructores de este ramal también se establecieron definitivamente en este fantástico paraje, punto exacto

de transición entre la estepa y el bosque andino patagónico, situado al sur del paralelo 42. Darse una vuelta por el pueblo conlleva a respirar un aire ferroviario. En sus veredas, en los bares, en las mesas a la hora de comer, en la panadería o en los negocios frente al boulevard, la oreja atenta podrá oir distintas conversaciones que abordan los temas cotidianos relacionados con el trencito. Hay que prestar atención a los rostros curtidos por el tiempo, las manos laboriosas, las camisas con el pañuelo anudado al cuello. Ellos son los protagonistas de esta historia, personajes colmados de conocimientos, anécdotas, cuentos, vivencias y amor como pocos en el mundo, por un ferrocarril que lo sienten suyo y que a diario mantienen y cuidan como si fueran sus propios hijos. Algunos, indiferentes al calor del verano o al frío del invierno, deambulan con sus mamelucos azules fácilmente identificables, siempre dispuestos a soltar la lengua con el visitante. Otros se acercan ante la curiosidad del forastero a intercambiar unas palabras que pueden convertirse en largas conversaciones. En definitiva, la comunidad ferroviaria de este pueblo siempre está bien predispuesta a compartir su tradición con todos los interesados en este tren a vapor único en el mundo.

Luego de cruzar la calle principal que da entrada al pueblo, las vías se entrometen entre



LA MANGA DE AGUA PROXIMA A LA ESTACION DE EL MAITEN.



TALLER DE REPARACION GENERAL DE LOCOMOTORAS DE EL MAITEN.

los inmensos galpones y una hilera de casas de durmientes interrumpidas sólo por el enorme tanque de agua, que sobresale por encima de los árboles en un intento soberbio por competir contra los cerros lindantes. El entrecruzamiento de vías es impresionante. Palancas de cambio de un estricto color blanco y rojo con pesados discos coronando una vara de hierro, se sitúan junto a los rieles que ordenan la multitud de vagones, ténders y locomotoras que se disputan el espacio para tomar posesión de la estación, los sectores de descanso o la entrada a los talleres para un reconfortante chequeo de mantenimiento. A medida que la formación avanza, un grupo cada vez más nutrido de espectadores se agolpa en torno a la estación a la espera de la llegada de sus afectos, los productos tan esperados que abastecen a la localidad o simplemente para observar la entrada triunfal de la locomotora a una de las estaciones más importantes de todo el trayecto.

Una columna de provisión de agua se anticipa al modesto andén. Junto a las vías, un cordón de ladrillos a la vista acompaña los últimos suspiros de la locomotora antes de detenerse al borde de un prolijo piso de piedra desgastada por el uso de los visitantes y por el jugueteo del aire que, en los momentos de soledad, esculpe el material con las partículas de polvo que arras-

tra el viento. Un gran cartel negro con marco y letras blancas que sobresalen levemente de la placa que las sostiene, anuncia el nombre del pueblo en el que nos encontramos. Es imposible evitar emocionarse con esta identidad tan propia de los ferrocarriles, a sabiendas de que aquí es donde vive, descansa y miman a La Máquina del Tiempo. Junto al letrero, se ven varias construcciones. Una pequeña casita blanca construída con paredes de chapa y durmientes aloja la boletería. Con la misma identidad del nombre del pueblo, se anuncia que allí se compran los boletos, mientras que una pizarra negra escrita a mano detalla los horarios de paso de los trenes. Los techos acanalados pintados de rojo completan la típica arquitectura patagónica. A un lado, un gran galpón anuncia la Feria Artesanal de El Maitén, que abre sus puertas al compás de la marea de visitantes. Al otro extremo, el museo expone cuadros, piezas, uniformes, documentos y elementos que testimonian la gran historia de este ramal.

La multitud de rieles que se bifurcan en torno a este vergel ferroviario dan alojamiento a una interesante variedad de vagones. Coches de primera y segunda clase construídos con listones de madera longitudinales de un color marrón intenso, plataformas planas, jaulas para el transporte de ganado, vagones tanque con su precia-



VISTA DESDE LA VENTANA DE LA BOLETERIA DE EL MAITEN.



UN VAGON DE HACIENDA ALGO DETERIORADO CERCA DE EL MAITEN.

da carga de petróleo y agua, furgones cerrados para el traslado de mercaderías, bateas y los ténder que persiguen incansablemente a las locomotoras con su estiba de combustible y agua. Un lugar aparte se reserva exclusivamente para estos armatostes frente a los grandes galpones que guardan celosamente los talleres de reparaciones generales de todo el ramal. Un cambio de vías, orienta la circulación directamente hacia los grandes portones de chapa que permanecen entornados, brindando un aire de misterio en su interior. Cuando se abre el telón, se ingresa al gran mundo de las locomotoras. El enorme taller central deja entrar la luz por unas claraboyas colocadas en el techo, las cuales filtran la luminosidad del sol en rayos que se prolongan hasta iluminar un gran círculo en el suelo. La escena es cinematográfica. La iluminación dentro del galpón muestra distintas intensidades de luces y sombras que resaltan o esconden las siluetas de herramientas y locomotoras. Varias vías paralelas permiten el trabajo sobre más de una máquina a la vez. En el centro se destaca un caballete que eleva los rieles a casi un metro de altura para poder operar por debajo de los chasis.

Allí descansa en silencio la Baldwin #6. Su caldera fría refleja la temperatura del ambiente. La imponente máquina está dormida. Cuando se hace silencio, se pueden escuchar los pequeños

chasquidos de su carrocería que denotan la vida agitada que lleva cuando está en movimiento. Los gorriones la interrumpen revoloteando entre las vigas del techo, en busca de los insectos que han quedado atrapados en las telas de araña. En torno a ella, están diseminadas una gran cantidad de piezas extraídas de su interior, herramientas pesadas, instrumentos de precisión y máquinas para la fabricación de aquellos elementos que deben ser reemplazados. Debido a la antigüedad de este tren tan particular, la gran mayoría de los repuestos necesarios para mantenerlo en funcionamiento ya no existen en el mercado y se requiere de la habilidad, el talento y los conocimientos de los mecánicos de El Maitén, para ingeniárselas y producir cada una de las piezas que deben reemplazarse para conservar su estado original. Oficios como la tornería, la cobrería, la herrería, la robinetería y la soldadura, sobreviven dentro del taller de La Trochita para mantener en buen estado a todo el material rodante.

Dentro de la cabina de la Baldwin las agujas de los relojes aflojaron la tensión que las mantiene erguidas y descansan sobre pequeños pitones que asoman desde la base. El olor a petróleo se intensifica en torno a los fierros que emiten un aura de frialdad que provoca escalofríos. A pesar de su imponente estructura, es una máquina



INTERIOR DE LA CABINA DE UNA LOCOMOTORA BALDWIN.



RUEDAS MOTRICES DE LOCOMOTORAS A LA ESPERA DE SER UTILIZADAS.

muy sensible. Los ciento cuarenta y cuatro tubos de su caldera están diseminados por el taller, algunos a la espera de su limpieza, mientras que aquellos que ya pasaron por ese proceso, aguardan pacientemente para ocupar su lugar dentro del gran cilindro que los contiene. Cientos de bulones y tuercas que sujetan cada una de las piezas se ven por todas partes, pero en forma ordenada para volver a ocupar sus lugares en cuanto se vuelva a ensamblar la máquina. Sobre un par de mesas descansan distintos componentes extraídos del interior de los fierros: válvulas, manivelas, medidores de presión, tubos, tuercas, manijas, cilindros, se disputan el escaso lugar existente debido al tumulto que impera sobre la superficie. Una gran morsa de hierro, sujeta firmemente un pistón acompañado por una bomba de agua completamente desarmada. A nivel del piso se ve un crique cuyos años de uso han dejado su marca en los escasos rastros de su color azul original, revelado en aquellas partes menos expuestas al duro trabajo del taller. Un tren completo de ruedas motrices con sus pesas, fue desprendido del chasis de la locomotora para su engrase y ajuste general. Un viejo torno asoma por detrás, como un dinosaurio de la época prehistórica que sobrevive al paso del tiempo produciendo piezas únicas, salidas de los planos originales de cada una de las máquinas. Los ma-

melucos azules de los mecánicos se ven por todos lados. Aquí impera el amor por el trabajo. La Trochita es parte del pueblo y los ferroviarios se lo toman muy en serio. No existen horarios y es posible ver a los operarios trabajando en cualquier momento del día. Para ellos, la vida en torno al tren es pura pasión y diversión.

A partir de este lugar, el recorrido de las vías cambia radicalmente. El tren deja atrás las poblaciones para entrometerse en las estancias patagónicas, originalmente de la Southern Land Company, y surcar los campos de los valles fértiles que se forman entre las estibaciones de la Cordillera de los Andes. Ya no es necesario sortear escollos de gran magnitud. El tren recorre ahora vastas extensiones de campo con potreros que cambian el paisaje rocoso de la estepa por altos pastizales colmados de ovejas. De vez en cuando, aparecen puestos dispersos de peones que se hallan al cuidado de las majadas. La abundancia de agua y vegetación propician la aparición de una diversidad de animales. Gran cantidad de aves se reunen en bandadas para procurarse alimento. Las bandurrias con sus característicos "plac plac", sus largos picos curvados y su gran cuerpo amarillento, descansan sobre los alambrados que delimitan el paso de

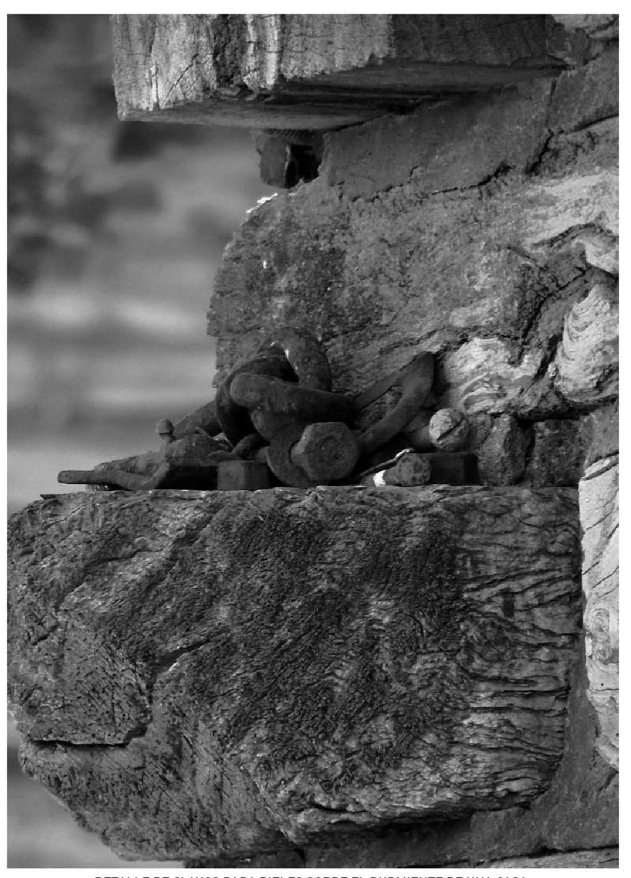
La Trochita. Los teros pronuncian claramente su nombre con fuertes chillidos en defensa de sus nidos que construyen a ras del suelo. Con sus enormes alas desplegadas, águilas moras y chimangos hacen alarde de su envergadura en vuelos rasantes sobre los vagones de madera, asomándose por las ventanas para curiosear la actividad dentro del coche. En los mallines es posible observar una intensa actividad de aves acuáticas. Patos, gallaretas, cauquenes y hasta alguna garza blanca inmóvil al asecho de su presa, exhiben sus inmaculados plumajes los cuales parecen no inmutarse frente a las hostiles condiciones del terreno. Los cóndores parecen flotar sobrevolando los cielos en largos planeos sustentados por las corrientes ascendentes de los amplios pastizales, mientras indagan la superficie de la tierra con su aguda visión en busca de alimento. Sus tres metros de largo y el extremo de sus alas extendidas como si fueran un puñado de dedos, los hacen ver intimidantes. En tierra firme, deambulan con mayor discreción los zorros, que con su color parduzco y su pequeño porte, logran mimetizarse con el paisaje y pasar desapercibidos incluso a pocos metros de distancia. Sus abundantes colas peludas parecen flamear en el aire y cuando son descubiertos, se lanzan a toda velocidad a campo traviesa en busca de algún escondite. Sus presas favoritas

son las liebres patagónicas que los aventajan en carreras zigzagueantes, despabilando a su paso a las semillas maduras que se dispersan con el viento constante que sopla desde las montañas. Coronando la punta de los cerros, las manadas de guanacos dominan el paisaje, siempre atentos a posibles predadores. Su pelaje anaranjado fue en tiempos de los Tehuelches, muy apreciado para constuír refugio y confeccionar vestimenta.

La primera curiosidad de esta parte del trayecto se presenta a unos 26 kilómetros de El Maitén. El terreno ha descendido tan sólo treinta y un metros, casi imperceptible para el ojo humano. En un paraje solitario y plano frente a nosotros, aparece un desvío que hace honor con su nombre al ingeniero Bruno Thomae, activo partícipe de la historia de este monumento histórico. En este lugar las vías se separan formando dos carriles de más de un kilómetro de largo, que permiten el cruce de trenes que circulan en sentido contrario. Esto se hizo porque la distancia entre las estaciones Leleque y El Maitén, es de más de 50 kilómetros, que le insumen al tren más de una hora de viaje. Si se hiciera circular una formación desde una de las estaciones, la que viene en sentido contrario debería esperar el arribo de la primera para recién entonces hacer su partida, lo que demanda casi tres horas en total. Esta bifurcación, permitió hacer correr



UN PUESTO DE ESTANCIA A LA VERA DE LAS VIAS.



DETALLE DE CLAVOS PARA RIELES SOBRE EL DURMIENTE DE UNA CASA.

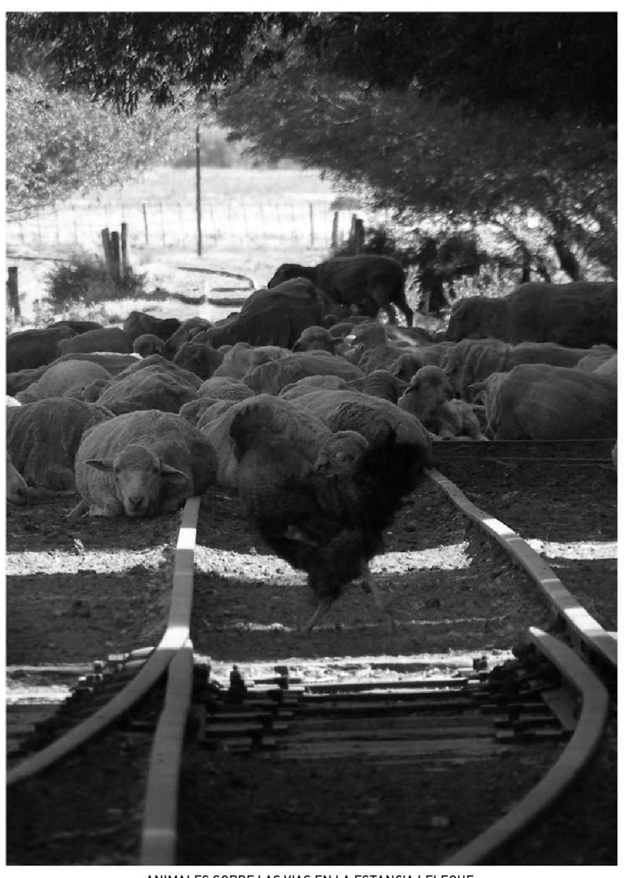
dos trenes al mismo tiempo y encontrarse en un punto intermedio, el desvío Ingeniero J. B. Thomae, en donde hacen el cruce con una escasa demora de unos pocos minutos.

La soledad se adueña del campo por otros 26 kilómetros hasta dar con la estancia Leleque. La intromisión en sus 183.100 hectáreas fue más que bienvenida, ya que en estos parajes, la única forma de sacar la producción de lana hasta la aparición del tren, era mediante enormes carretas tiradas por bueyes, que demoraban dos meses para llegar a los puertos del Atlántico. Todavía es posible ver a la vera de los rieles, los postes y alambrados de aserraderos de Epuyén que fueron colocados entre 1.907 y 1.911. Luego de pasar por la remodelada población del casco de estancia, se llega a la vieja estación con las típicas casas de durmientes, el característico cartel de letras blancas que aún se mantiene en pie y un galpón que servía para almacenar unos cuantos repuestos, herramientas y una zorrita para salir en auxilio ante alguna emergencia. Aquí las vías también se duplican con el fin de estacionar los vagones de carga que serían estibados con los fardos de lana de la esquila. Una manga y un gran tanque de agua para abastecimiento de la locomotora, completan las construcciones del lugar.

No es para menos. La máquina deberá hacer un gran esfuerzo en los siguientes 13 kilóme-

tros para trepar más de cien metros y sortear una serie de cerros bajos en busca de su próximo destino, la estancia Lepá. Los cursos de agua comienzan a hacerse más frecuentes y obligaron a la construcción de pequeños puentes para sortearlos. También son frecuentes las manadas de guanacos y los ñandúes que suelen estar cerca o sobre las vías emprendiendo la carrera al aproximarse el tren. La mayor concentración de ovejas, el ganado bovino con preferencia de la raza Hereford y alguna caballada, indican la proximidad del casco de la estancia. Luego de una amplia curva, un triángulo sorprende en este alejado paraje. Esta destacada obra de ingeniería permite cambiar la dirección de circulación de las locomotoras de más de 40 toneladas, sin hacer el más mínimo esfuerzo. Consiste en un cambio de vías que representa literalmente esa forma geométrica. Una primera curva de noventa grados, desemboca en un efímero tramo recto que coloca a la máquina y su ténder en posición perpendicular a la trocha principal. Un nuevo cambio de vías la devuelve por una segunda curva de similar angulatura al carril central, habiendo cumplimentado un giro total de ciento ochenta grados.

La estancia Lepá marca el comienzo de un trayecto abarrotado de curvas que intentan mantener una altura constante dentro de unas



ANIMALES SOBRE LAS VIAS EN LA ESTANCIA LELEQUE.



LA TROCHITA HACE SU ENTRADA A LA ESTACION DE NAHUEL PAN.

serranías bajas que interrumpen el paso hacia la siguiente posta llamada La Cancha. La fila de vagones se retuerce como si fuera un gran gusano, siendo éste uno de los mejores sectores para asomar la cabeza en busca de una buena fotografía del perfil de toda la formación. Pese a la intensa búsqueda de los mejores pasos, las colinas lo obligan a elevarse otros cien metros hasta un punto en donde logra rodear finalmente la fila de montañas y descender otra vez hacia los valles fértiles de aquel paraje. La proximidad de la cordillera impone desniveles cada vez más pronunciados y poco puede hacer La Trochita para mantener un rumbo fijo. A cambio, las imponentes vistas de las montañas cada vez más cercanas, distraen la atención y evitan el mareo de los giros sin fin, hasta la llegada a Nahuel Pan. Aquí se impone una parada de varios minutos. Una hilera de casas estrictamente de durmientes bordea las vías a merced del viento, que se desenvuelve a sus anchas en la amplitud del terreno. Nahuel Pan es una pequeña comunidad Mapuche que mantiene vivas las costumbres de sus ancestros a través del idioma, el tejido en telar de prendas autóctonas, mantas y ponchos de coloridas lanas de oveja y la ceremonia religiosa llamada "Camaruco" en la que se ruega por un año benévolo. El interior de las viviendas se mantiene calefaccionado con salamandras a

leña que le aportan a su vez un exquisito aroma a madera quemada muy característico de la zona cordillerana. Amplios ventanales, incluso en el techo, dejan entrar generosamente la luz del sol, para iluminar los muebles y pisos de madera, las artesanías que cuelgan de las paredes y los tejidos que se ofrecen al visitante. Un párrafo aparte merecen las tortas fritas, una receta secreta que se transmite desde hace siglos y que cocinan en el momento las manos expertas de los mapuches, para comerlas bien calentitas.

El silbato anuncia la partida hacia Esquel y el recorrido de los últimos 19 kilómetros de vías. Un pronunciado descenso de más de ciento cincuenta metros por un terreno sinuoso que reproduce las laderas del cordón homónimo, nos depositará en el punto más bajo de todo el ramal. Dejamos atrás el imponente cerro Nahuel Pan y tras una curva cerca del cañadón de los bandidos, nombre dado por el paso de los pistoleros norteamericanos Butch Cassidy y Sundance Kid, aparecen las primeras vistas del pueblo. El valle 16 de Octubre que se abre hacia el sudoeste, da la pauta de lo que aún falta por descender. El tren cruza la ruta 40 frente al saludo de varios curiosos que se detienen en el paso a nivel, para ver el progreso triunfal de la locomotora y sus vagones, que se pierden entre los cerros arrojando bocanadas de humo blanco. El Regimien-



EL TREN INTERNANDOSE EN LO PROFUNDO DEL VALLE 16 DE OCTUBRE.

to 3 de Caballería Ligera del Ejército Argentino, da la bienvenida al tren y aprueba su entrada al pueblo. Queda un último obstáculo por sortear, el puente de hierro sobre el arroyo Esquel que pone a la formación en línea recta hacia la estación cabecera sur del ramal.

Una multitud aguarda ansiosa junto a las pequeñas construcciones de madera. El andén es un piso de cemento que se eleva tan sólo un escalón por encima del suelo pedregoso. Anticipando estos edificios, se encuentran los galpones de reparación intermedia de la cabecera sur. A un lado, el gran tanque de agua se eleva por encima de árboles y construcciones convirtiéndose en un punto de referencia de este pueblo. Junto a la manga y al término de una vía secundaria, se encuentra el plato giratorio, otra gran obra de ingeniería. Consiste en un gran círculo excavado en la tierra que contiene un puente de vías que se apoya sobre un eje central. Cada extremo de esta armazón termina en un par de ruedas de metal que recorren un gran anillo perimetral de hierro en la base del círculo. Para cambiar la dirección de circulación del tren, se posiciona a la locomotora y su ténder sobre el puente, en donde la habilidad del maquinista logra dejar a todo el conjunto en perfecto equilibrio mediante precisos y sutiles movimientos de la máquina. Esto permite que sólo dos personas hagan girar

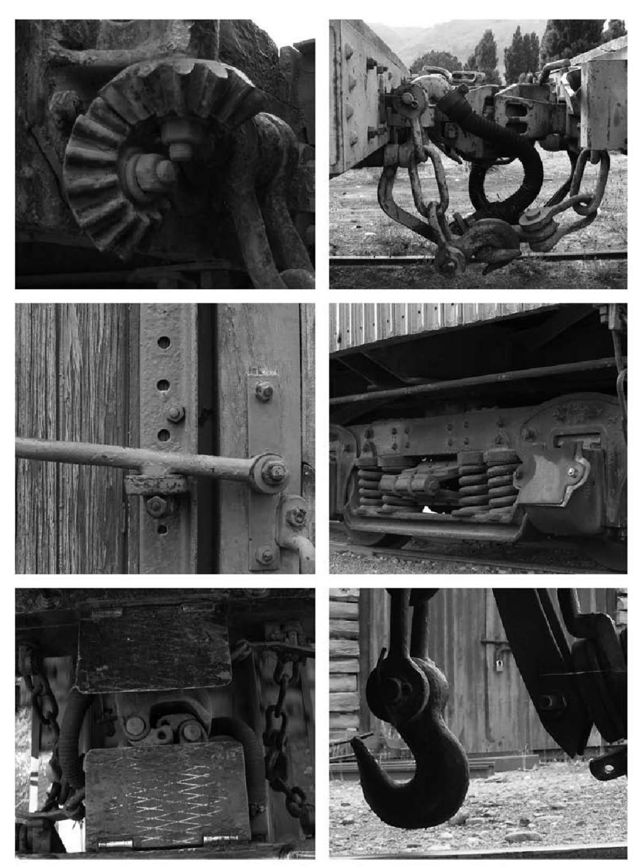
la báscula ciento ochenta grados tirando de un par de manijas y empleando únicamente la fuerza de sus piernas. Si la máquina está en perfecto equilibrio, el movimiento se realiza sin ningún esfuerzo. Sólo unos pocos curiosos se quedan a ver las maniobras. El resto de los pasajeros ya rumbean para sus casas.



SOLO DOS PERSONAS SE NECESITAN PARA MOVER 44 TONELADAS EN EL PLATO GIRATORIO.



EL VIEJO EXPRESO PATAGONICO ESTA PLAGADO DE DETALLES QUE LO HACEN UNICO.



GANCHOS, ANCLAJES, SOPORTES, CARTELES, CERRADURAS SON PARTE DE SU HISTORIA.



RUEDAS MOTRICES DE UNA LOCOMOTORA HENSCHEL.

Las locomotoras y el material rodante

La Trochita es impulsada por locomotoras a vapor fabricadas en el año 1.922 por las empresas Baldwin Locomotive Works, de Filadelfia, Estados Unidos y Henschel & Sohn, una empresa alemana radicada en Cassel. Ambos modelos son 2-8-2, categorización en la que se cuenta la cantidad de ruedas y su función debajo de la máquina: 2 ruedas delanteras conductoras, 8 ruedas motrices centrales y 2 ruedas traseras de arrastre. Sus dimensiones son similares, distinguiéndose a las alemanas por su chasis interior que deja a la vista todo el conjunto de ruedas motrices, cuya separación es mayor a las americanas, detalle que las hace más versátiles para circular en el tramo sur del ramal en donde se encuentran menor cantidad de curvas cerradas.

Su funcionamiento mediante una caldera de vapor calentado con fuel oil, es similar en ambas locomotoras, lo que las diferencia entre sí son algunos detalles estéticos. La cabina de la Baldwin

es más cuadrada que aquella de la Henschel, su ventanilla es mucho más amplia y de ángulos rectos, tiene una claraboya en el techo que permite la entrada de aire al compartimento y los contrapesos de las ruedas motrices están del lado de afuera. En su compañera alemana, en cambio, se distingue la refinada circunferencia de las ruedas con contrapesos más reducidos insertos dentro de la llanta.

Además existen otras sutilezas. Un medidor de agua liso y redondeado en la americana, desafía las formas rectas con seis filas de tornillos de la germana, que además posee una palanca de comandos con un eje dentado levemente más corto. La ubicación de los grifos hace honor a la disciplina alemana, alineándose perfectamente uno debajo del otro, aunque coinciden en ambas máquinas, por su color cobrizo mermado con los años de uso y desgastado por las manos curtidas de los maquinistas. Las chimeneas que acumulan el hollín, son similares en su sombrío color interior, pero la Henschel la corona con mayor elegancia. La tapa de su caldera se ajusta con la mitad de las tuercas que utiliza la Baldwin y su ténder se diferencia claramente a través de su barandilla de seguridad lateral. Pero quizás para el aficionado, la forma más sencilla de reconocerlas es a través de su numeración. Dos dígitos para las Baldwin, tres para las Henschel.



INTERIOR DE LA CABINA DE UNA LOCOMOTORA HENSCHEL.



RELOJES DE PRESICION DENTRO DE LA CABINA DE UNA BALDWIN.

El material rodante que precede a las locomotoras, fue fabricado por la compañía Société Anonyme des Ateliers de Construction de et à Familleureux, de Bélgica. El pedido original tenía en cuenta las necesidades de transporte de carga de la región, para lo que fue concebido el ramal y contemplaba una gran variedad de vagones para distintas finalidades: de medio cajón, plataformas, furgones cubiertos, vagones jaula para hacienda, tanques para carga de agua y petróleo. Su capacidad de carga es de doce toneladas y el color enviado de fábrica fue un celeste claro, pero cuando llegaron a los talleres patagónicos, muchos de ellos fueron repintados con vivos tonos amarillos, rosados, verdes e identificados con una numeración adicional a la que exhibía la placa del fabricante.

También se adquirieron veinticinco coches de pasajeros de primera clase y otros tantos de segunda, todos de un distinguido entablonado marrón oscuro. La diferencia entre unos y otros no es significativa, más bien está dada por los asientos mullidos forrados en cuero frente a los de madera, menos confortables pero con la posibilidad de recostarse a lo largo ya que solían viajar menos pasajeros en la clase económica. Además, ésta clase contaba con una mayor cantidad de plazas, treinta y ocho en total contra las veintiocho disponibles en primera. En ambos ca-

sos la disposición es de dos asientos de un lado y uno del otro debido a las reducidas dimensiones internas. Por lo demás, ambos cuentan con una salamandra en el centro del coche con su cajonera bien provista de leña, compartimento de baño con lavatorio, ventanillas de guillotina y portaequipajes en altura para depositar los bultos más voluminosos. Están identificados en el exterior por una placa de madera con cuatro dígitos y el tipo de unidad a la que se está abordando, primera o segunda clase respectivamente.

Todos los coches de pasajeros cuentan con una plataforma tipo balcón en cada uno de sus extremos, por la cual se accede al interior mediante una puerta que se mantiene cerrada para conservar el calor que provee la salamandra. En ella, los pasajeros suelen acomodarse para tomar aire fresco, asomarse a ver el paisaje e incluso descender del coche para seguir a pie o cruzarse por la estepa en los tramos en donde el tren viaja a muy baja velocidad debido a la pendiente que puede llegar a los quince grados de inclinación.

Otra característica que hace único a este ramal, es la presencia de un vagón comedor, inexistente en otras trochas del mundo de similares características. En el caso de La Trochita, fue necesario su diseño e implementación dada la extensa longitud del ramal, 402 kilómetros, que



VAGON DE PRIMERA CLASE CON ASIENTOS DE CUERO Y PISO DE GOMA.



VAGON DE SEGUNDA CLASE CON SU SALAMANDRA Y ASIENTOS DE MADERA.

demandaban unas 16 horas de viaje. Se construyó sobre una plataforma similar a la de pasajeros en cuanto a su carrocería exterior y chasis, pero despojada de todos sus elementos interiores. En uno de los extremos se instaló la cocina, despensas y heladera, con capacidad para preparar distintas comidas, tortas, postres y ofrecer bebidas frías y calientes a los pasajeros. El resto del vagón está destinado al salón comedor de amplias dimensiones pese a lo acotado del material rodante. Su perímetro está enmarcado por generosas ventanas tipo guillotina que dejan entrar gran cantidad de luz a su interior. En la parte superior de cada una de ellas hay un pequeño gancho que sirve como perchero para los abrigos de los comensales. Los techos curvados de color blanco sostienen tulipas de vidrio para la iluminación artificial que le dan un aire inglés a todo el lugar.

Las mesas son de madera, con una tapa de marmol claro y capacidad para dos personas. Las sillas de madera oscura son sólidas y ofrecen gran comodidad para una estadía prolongada. Se alinean sobre los laterales del vagón dejando un pasillo en el centro que invita a recorrerlo de un extremo a otro. Es difícil evitar la tentación de espiar el interior de la cocina cuando uno se va acercando y percibe los aromas de las comidas caseras que prepara la cocinera. Los años la

han dotado de una habilidad especial para combinar los sabores de los frutos de la zona en exquicitas tortas que sabe acompañar con un café humeante de los mejores que se han saboreado en la Patagonia. También son famosas las sopas bien calientes de los tiempos en que el trencito ofrecía el servicio completo.

Como todos los trenes, La Trochita también tiene un furgón de cola. En este vagón solía instalarse el guarda una vez que terminaba la recorrida por los coches de pasajeros. Además se usaba para el transporte de personal ferroviario, herramientas para reparaciones generales en la vía y el crique para levantar al tren en caso de descarrilamiento. Si el desperfecto no tenía solución, el guarda contaba con una radio la cual se conectaba mediante una caña extensible a los cables del telégrafo que acompaña a los rieles, para comunicarse con la central y pedir ayuda. Dentro del vagón se destaca una cocina económica que se usa para calentar el ambiente, cebarse unos mates y cocinar algo durante el tiempo que dura el viaje. Tiene ventanillas pequeñas y altas que no ofrecen una buena vista hacia los costados, pero a cambio, en los días de verano, es posible sentarse en el balcón exterior a contemplar como va quedando atrás el recorrido desandado por la máquina.



INTERIOR DEL VAGON COMEDOR, UNA PIEZA UNICA EN ESTE TIPO DE TROCHAS.



VOLANTE DE FRENO DE UNO DE LOS VAGONES DE PASAJEROS.

Los 402 kilómetros de vías se completaron en el año 1.945 y el 25 de mayo de ese año, se inauguraba el ramal con la primera formación haciendo el recorrido completo desde Ingeniero Jacobacci a Esquel, en donde una multitud la recibía con gran entusiasmo y esperanzas de progreso para la región. Aunque el tren ya era antiguo, incluso en el año 1.922 cuando fue adquirido, cumplió un rol fundamental en el desarrollo de la región, sobre todo en el valle 16 de Octubre y sus alrededores, ya que la Patagonia sólo contaba con antiguas huellas y algunos caminos en mal estado para circular. En un principio estuvo destinado exclusivamente al servicio de cargas, con viajes diarios a veces hasta con dos locomotoras en tándem debido al gran tonelaje transportado en sus vagones. En el año 1.950 se inaugura el servicio de pasajeros sumando algunos coches a las formaciones de carga para hacer circular trenes mixtos, que evacuaran las necesidades de los pobladores y combinara con el ramal de trocha ancha que corría desde Buenos Aires hasta Bariloche.



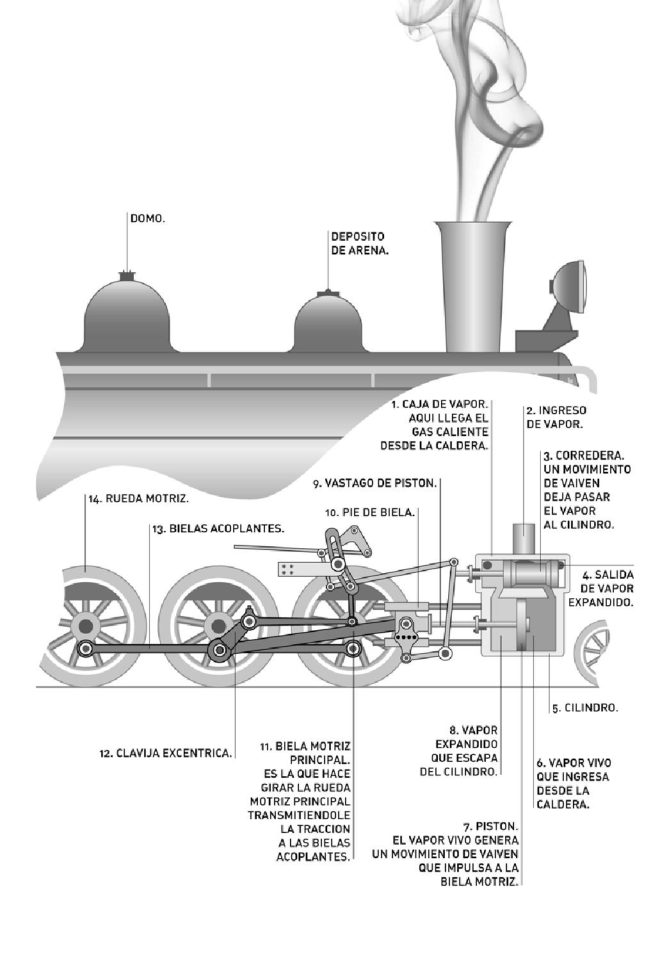
PALANCA DE MANDOS DE UNA LOCOMOTORA BALDWIN.

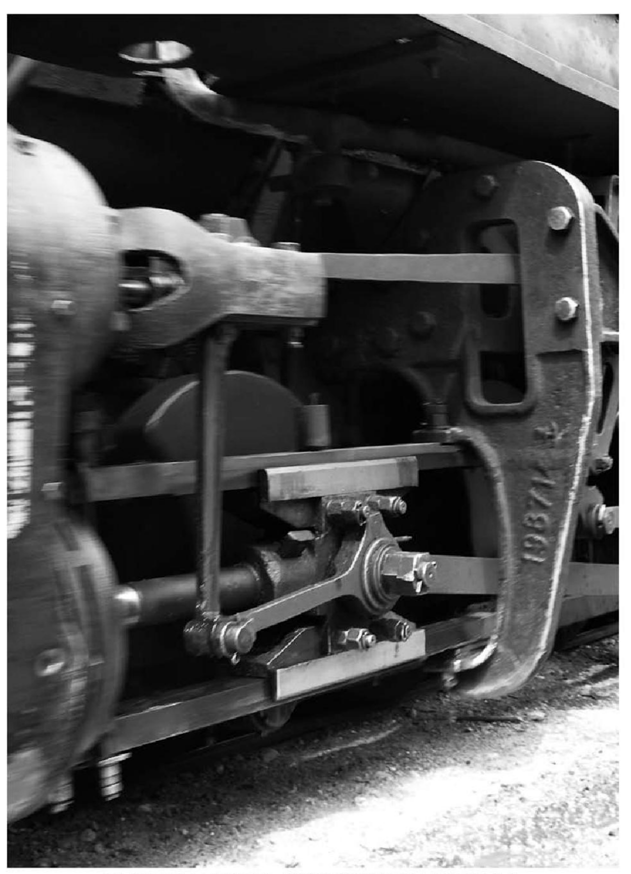
Cómo funciona una locomotora a vapor

El principio físico que mueve a una locomotora a vapor es tan sencillo como el que levanta la tapa de un recipiente lleno de agua en estado de ebullición. El vapor que se desprende intenta salir por algún lado. En el recipiente, al acumularse en su interior, genera la suficiente fuerza como para levantar una pesada tapa de metal. En una locomotora a vapor, esa fuerza está destinada a mover los pistones que trasladan la fuerza motriz a las ruedas.

Las locomotoras Baldwin y Henschel que funcionan en La Trochita, utilizan el mismo principio pero con mayores temperaturas y presiones. De esta forma logran mover pesadas cargas de varias toneladas de peso, incluso con pendientes bastante pronunciadas. Cada una de ellas emplea una caldera horizontal cilíndrica ubicada en la parte frontal de la locomotora con más de cien de tubos desarrollados longitudinalmente en su interior. En la parte posterior y previo a la cabina

que protege a los maquinistas de las inclemencias del tiempo, se ubica la caja de fuego en donde se produce la inflamación del combustible. En el caso de La Trochita se utiliza fueloil, un derivado primario del petróleo que por su densidad, es necesario precalentar antes de inyectarlo en la cámara de combustión. El humo resultante circula por los tubos que calientan, por transferencia de calor, el agua circundante dentro de la caldera; luego pasa a la caja de humo y finalmente se despide por la chimenea. Algunos conductos de mayor diámetro, contienen en su interior otros más finos por los que discurre el vapor para ser recalentado y aumentar así, la potencia disponible. El vapor resultante se acumula en el domo, una especie de campana que sobresale por encima de la caldera. Para mover la locomotora, el maquinista utiliza una válvula reguladora que, al abrirla, deja pasar el vapor almacenado en el domo hacia la caja de vapor (1). Allí, una pieza móvil llamada corredera (3), se desliza de un lado a otro en forma horizontal, e inyecta el vapor "vivo" que viene de la caldera dentro del cilindro (5), a uno y otro lado del pistón (7). Al expandirse, el gas caliente impulsa al pistón en un movimiento de vaivén. El vapor "expandido" que ya fue usado en la compresión anterior, vuelve a la caja de vapor o distribución, de allí pasa a la caja de humo a través de un caño de escape y se libera por una tobera


DOMO.
DEPOSITO
DE ARENA.
1. CAJA DE VAPOR.
AQUI LLEGA EL
GAS CALIENTE
DESDE LA CALDERA.
2. INGRESO
DE VAPOR.
3. CORREDERA.
UN MOVIMIENTO
DE VAIVEN
DEJA PASAR
EL VAPOR
AL CILINDRO.
4. SALIDA
DE VAPOR
EXPANDIDO.
5. CILINDRO.
6. VAPOR VIVO
QUE INGRESA
DESDE LA
CALDERA.
7. PISTON.
EL VAPOR VIVO GENERA
UN MOVIMIENTO DE VAIVEN
QUE IMPULSA A LA
BIELA MOTRIZ.
8. VAPOR
EXPANDIDO
QUE ESCAPA
DEL CILINDRO.
9. VASTAGO DE PISTON.
10. PIE DE BIELA.
11. BIELA MOTRIZ
PRINCIPAL.
ES LA QUE HACE
GIRAR LA RUEDA
MOTRIZ PRINCIPAL
TRANSMITIENDOLE
LA TRACCION
A LAS BIELAS
ACOPLANTES.
12. CLAVIJA EXCENTRICA.
13. BIELAS ACOPLANTES.
14. RUEDA MOTRIZ.



UN PIE DE BIELA EN PLENO FUNCIONAMIENTO EN LA BALDWIN # 16.

junto a la chimenea, creando un vacío que favorece la salida del humo y la circulación de aire en la cámara de combustión. Estas emisiones son las que producen el característico "chuf, chuf" de las locomotoras a vapor.

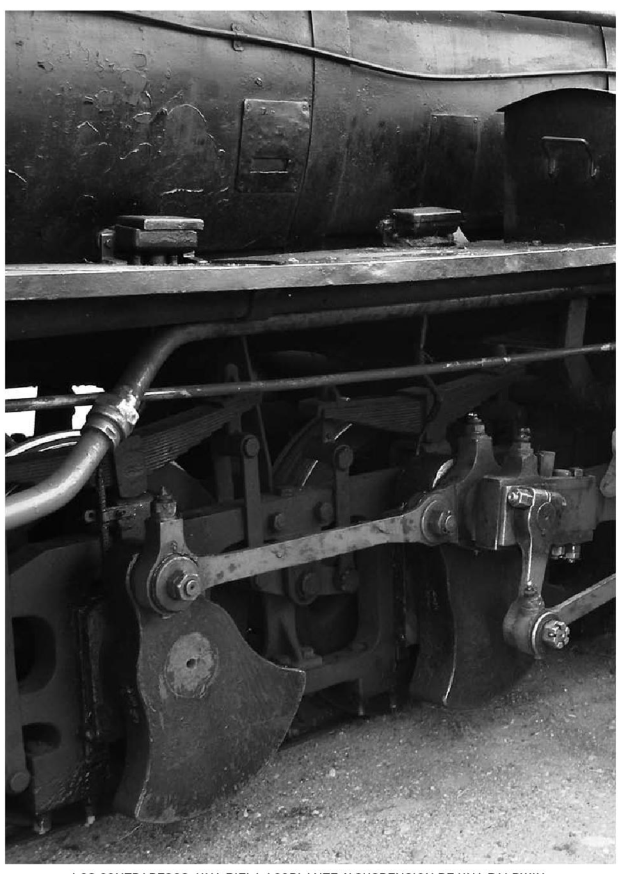
El pistón, transmite ese desplazamiento a la biela motriz (11), conectada al vástago del pistón (9) mediante el pie de biela (10). Al otro extremo, se vincula a la rueda motriz principal con una clavija excéntrica (12), que la hace girar mediante un movimiento de manivela. Esta rueda, se une a través de las bielas acoplantes (13) al resto de las ruedas motrices, multiplicando así la tracción en tantas ruedas como tenga la máquina. Una locomotora 2-8-2 como las que operan en La Trochita, cuenta con un par de ruedas motrices principales y tres pares de ruedas motrices acoplantes, completando las ocho variantes que impulsan a todo el tren.

La corredera, dentro de la caja de distribución, se acciona a través de un conjunto de barras articuladas que se ajustan para controlar el sentido de marcha y el corte de la admisión del vapor. Para ello, el maquinista cuenta con una palanca en el interior de la cabina que se apoya sobre un aro dentado. Al accionarla en distintos grados, determina durante que proporción del recorrido del pistón se admite vapor dentro del cilindro. Así, un punto de corte a mitad del recorrido

sobre el aro dentado, admitirá vapor solamente durante el 50% del recorrido total del pistón, que a partir de ese momento, seguirá impulsado por la fuerza expansiva del vapor inyectado. Esto permite al maquinista un uso racional del vapor y por ende el ahorro de agua y combustible en la máquina.

Por otro lado, cuanto más vapor se introduzca en el cilindro, mayor fuerza se obtendrá para mover a la locomotora. Por ejemplo, para iniciar la marcha cuando está detenida en la estación, se lleva la palanca de comando hasta la última instancia del aro dentado, permitiendo la admisión de vapor en todo el recorrido del pistón. A medida que el tren gana velocidad, se retrae la palanca casi hasta dejarla en el centro, lo que sería igual al punto muerto en una palanca de cambios de un automóvil. Además, el accionar de esta palanca hacia un lado u otro del centro del aro dentado, sirve para invertir el sentido de marcha.

Tanto el agua como el combustible que alimentan a la caldera y la caja de fuego, se transportan en un ténder acoplado a la locomotora. El agua alojada en los tanques, fluye a través de tuberías directamente hacia la caldera. El combustible es precalentado debido a su viscosidad y luego pulverizado dentro de la caja de fuego. Tanto la Henschel como la Baldwin, armatostes de más



LOS CONTRAPESOS, UNA BIELA ACOPLANTE Y SUSPENSION DE UNA BALDWIN.



EL VAPOR HACE SONAR EL SILBATO ANUNCIANDO LA PARTIDA.

de 40 toneladas, se manejan con un equipo de dos personas. El maquinista es el responsable de controlar el movimiento de la locomotora, lo que implica también su frenado. Esto lo hace sólo con dos elementos; la válvula reguladora de vapor y la palanca de comandos. El fogonero es el responsable de mantener bien encendido el fuego y vigilar los relojes de presión y medidores de agua.

Un detalle particular de estas máquinas es que cuentan con un arenero para mejorar la adherencia de las ruedas motrices cuando se forma hielo sobre las vías o incluso para iniciar la marcha. Consiste en un depósito ubicado sobre la caldera, para que el calor la conserve seca, desde el cual mediante una válvula se deja verter arena por un conducto que desemboca justo delante de las ruedas motrices. La arena depositada sobre el riel aporta adherencia para que la máquina pueda seguir traccionando sin patinar.



SON LUGARES MISTICOS EN DONDE LA TROCHITA SE SIENTE A GUSTO.

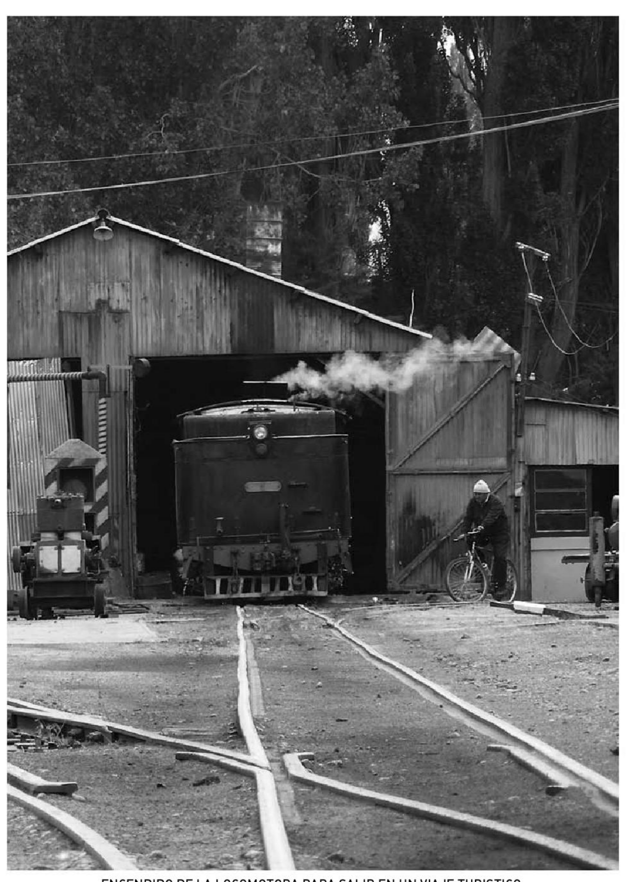
Los talleres

Para que La Trochita se desenvuelva libremente por los campos de la Patagonia, su salud debe ser supervisada por técnicos expertos en resolver sus problemas mecánicos, pero a la vez capaces de enténder su temperamento y lo suficientemente sensibles como para lograr conectarse con su alma. Estas personas se encuentran diseminadas en los pueblos que bordean las vías, entremezcladas con el resto de los pobladores. Para identificarlos, basta con echar una mirada y descubrir a quienes están atentos a los acontecimientos que produce el trencito: el sonido "chuf chuf" de sus latidos, el silbato anunciando su arribo al pueblo, las sombras de la humareda opacando al sol del mediodía. Deambulan en las proximidades de la estación y rara vez se alejan mucho de los talleres. A veces usan unos mamelucos enterizos azules. Otras, quizás, olvidaron en su mano alguna herramienta de proporciones desmedidas para el uso común de la gente. Ellos

son los mecánicos de La Trochita.

A lo largo de sus 402 kilómetros de extensión, hay un taller de reparaciones generales en El Maitén, un taller de reparaciones intermedias en cada cabecera, otro similar en la estación Cerro Mesa y varios galpones menores diseminados por el resto de las estaciones, que estiban unos cuantos repuestos y zorritas para dar asistencia rápida a desperfectos en la vía. Cuando las locomotoras ingresan a uno de estos lugares, sus corazones laten en forma regular, en cambio el de los mecánicos se dispara al tomar contacto con los fierros. Ellos son apasionados por lo que hacen. Nunca van a trabajar, sólo se pasean por los distintos galpones en busca de aventuras y diversión. Resuelven cualquier cosa que se les presente y pueden involucrarse con un detalle hasta altas horas de la noche. Saben manejar herramientas comunes, pero también tornos, soldadoras, fresadoras; máquinas específicas para fabricar piezas que hoy no se consiguen en el mercado. Aquí se trabaja en serio, con seriedad y a conciencia, para mantener a las locomotoras, sus ténders, los vagones y todo el material ferroviario en su estado original. Como cuando salieron de la fábrica en 1.922.

Carlos Kmet es un muchacho joven pero con más de cuarenta años de experiencia en contac-



ENCENDIDO DE LA LOCOMOTORA PARA SALIR EN UN VIAJE TURISTICO.

to con estas bestias descomunales. Es el jefe del taller general de El Maitén y probablemente la persona con mayores conocimientos de estas máquinas en todo el ramal. Entiende cómo tratarlas, sabe oírlas, comprende cómo acariciarlas. Conoce sus secretos y también cómo hacer para que revelen sus misterios. Le apasiona desafiarlas a que funcionen como si fueran cero kilómetro y para ello dedica gran parte de su tiempo a pulir cualquier detalle que considere necesario en conjunto con la máquina. Consulta con ella sus decisiones a través de la apertura de un grifo, el movimiento de una palanca, la inyección de combustible o el sonido del paso del agua. La alimenta con fuel oil y la hace entrar en calor con vapor, para que se despabile de su letargo y resople nuevamente sus andanzas por las vías de La Trochita. A este sorprendente personaje, con la palabra amena y el lenguaje didáctico, le debemos los detalles del taller que se ponen de manifiesto en las próximas páginas. ¡Carlitos, te estaremos eternamente agradecidos!

Uno trabaja con mucho cariño. Yo soy hijo de ferroviarios, mi padre trabajó en la construcción del ramal con una zorrita y llevaba la dinamita para las voladuras. Era un trabajo muy peligroso y sabía que en cualquier descuido corría el riesgo de volar por los aires con zorrita y todo.

Cuando se terminó la construcción, lógicamente, comenzó a funcionar el tren. Mi padre se quedó en el galpón de locomotoras y mi abuelo en la parte de talleres de El Maitén, como sereno. Yo me crié en una familia y un barrio ferroviario. Cuando éramos chicos jugábamos en la calle y veíamos cuando salían y entraban los operarios de los talleres en los cambios de turno. Ver a los mayores ir a trabajar con tanto orgullo y pasión era impresionante, te lo contagiaban. Era como ver a un jugador de fútbol que es tu ídolo; querías ser como él. Entonces el día que a uno le tocaba entrar en el ferrocarril, se transformaba en una de las cosas más importantes que le podían pasar en la vida.

El Maitén es un pueblo netamente ferroviario. Nació con el ferrocarril. En su época debía tener más de trescientos ferroviarios en servicio. Cuando yo ingresé a los talleres había ciento veinte operarios. El sistema de trabajo que tenía La Trochita era el de una empresa grande, como lo era Ferrocarriles Argentinos. Se ingresaba a los talleres como aprendiz y tenía cinco años de aprendizaje. Todos los años se le tomaba un examen, porque el ferrocarril le pagaba a uno para que se capacitara; la práctica eran las horas de trabajo, pero a su vez tenía la obligación de agarrar los libros. Además la gente con más experiencia nos enseñaba sobre los trabajos que



LA LOCOMOTORA BALDWIN #6 SOBRE EL CABALLETE DEL TALLER DE EL MAITEN.



DURANTE 12 MESES, SERA DESMANTELADA PARA UNA REPARACION GENERAL.



PIEZAS SUELTAS DE LA BALDWIN #6, EN REPARACION GENERAL.

estábamos haciendo. Se capacitaba gente en los distintos sectores, se formaban oficios. Al quinto año y si había aprendido y había pasado todos los exámenes, uno tomaba la categoría de oficial de segunda y se lo asignaba a uno de los sectores del taller, según las necesidades de la empresa o en donde uno sobresaliera: podía ser tornería, herrería, soldadura eléctrica, soldadura autógena, carpintería, sector de ajuste mecánico; pero con conocimientos para desarrollar otra función dentro del taller. Si se presentaba una vacante en los boletines semanales de la empresa, la podía solicitar con la capacitación que tenía.

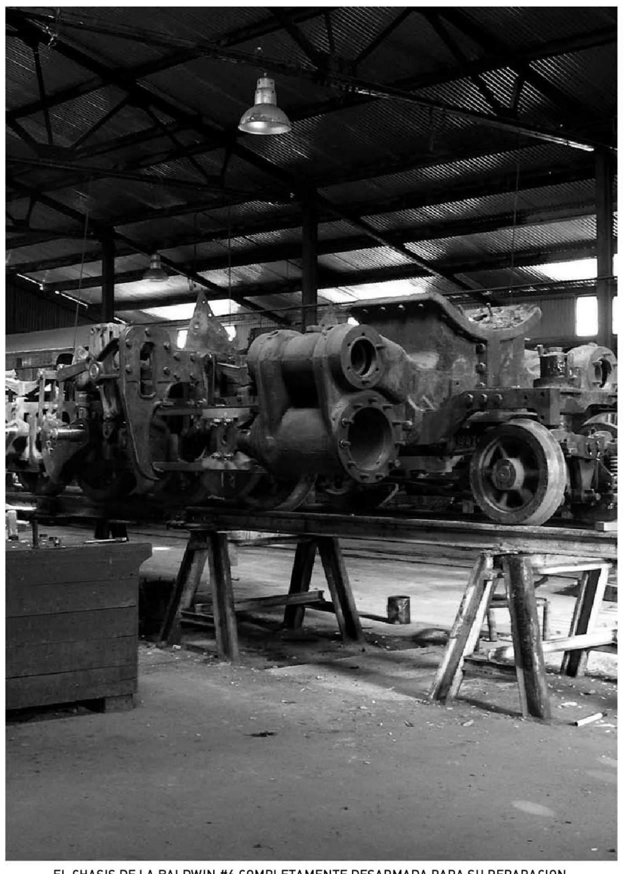
El pueblo está en la mitad del recorrido. El taller principal de reparaciones está aquí y en cada uno de los puntos principales o terminaciones de lo que es el recorrido del personal del trencito, hay un galpón de máquinas. El primero está en Ingeniero Jacobacci, luego está Cerro Mesa en donde se cambiaba el maquinista, el guarda y a veces también la locomotora, hay otro en El Maitén y otro en Esquel. O sea que dentro de la trocha, además del taller general hay cuatro galpones de locomotoras o estaciones de servicio. En estos lugares se trabajaba las veinticuatro horas, porque eran los que se ocupaban del alistamiento, el mantenimiento de las locomotoras encendidas y las reparaciones menores. El maquinista entregaba la máquina y antes de dejar

el servicio, tomaba el cuaderno de reparaciones y dejaba anotado lo que había que solucionar. Allí se le daba una boleta de trabajo al mecánico que iba a hacer los arreglos y una vez resueltos, el capataz revisaba el trabajo y le daba salida para tomar nuevamente servicio. Cuando la locomotora necesitaba una reparación de mayor envergadura, un cambio de bujes, un torneado de ruedas por ejemplo; entraba a los talleres generales de El Maitén. Allí hasta el día de hoy se desarman las máquinas, se hace toda la reparación y hasta se fabrican las piezas necesarias que ya no se consiguen en el mercado.

Dentro del diagrama normal de trabajos de los talleres, están las reparaciones intermedias y las generales. Las primeras se hacen cada 17.500 kilómetros y se emplean de mil a mil quinientas horas de trabajo. La vida útil de una locomotora es de ocho años, el tiempo que dura el certificado de caldera de la máquina que extiende la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. A los cinco años se le hace una prueba hidráulica y a partir de ese momento, una por año. Al cabo de ese tiempo indefectiblemente hay que desarmar la máquina por completo para reemplazar algunas piezas, rectificarla y volver a armarla para ponerla otra vez en servicio. Una reparación general llevaba aproximadamente siete mil quinientas horas de trabajo. En la actualidad, con la



MESA DE TRABAJO DEL TALLER DE LOCOMOTORAS DE RIO CHICO.



EL CHASIS DE LA BALDWIN #6 COMPLETAMENTE DESARMADA PARA SU REPARACION.

merma de operarios, la falta de especialistas en oficios y la necesidad de fabricar muchas piezas que ya no se consiguen, una reparación de este tipo se extiende hasta las once mil horas hombre o dos años.

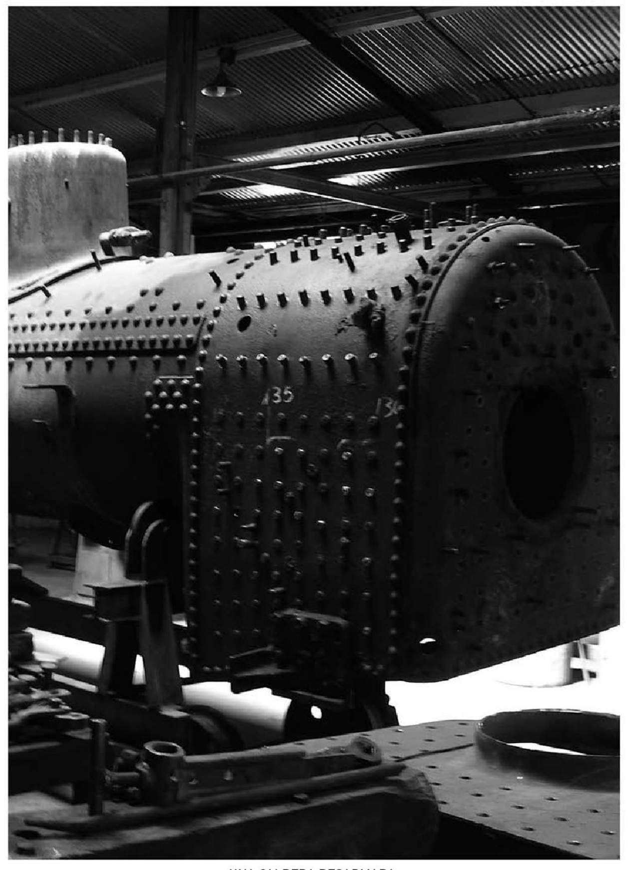
Antes teníamos mucho apoyo de Ferrocarriles Argentinos en todo lo que era la fundición de las piezas que nosotros usábamos, muchas de ellas ya venían semi labradas y con muy poco trabajo podíamos colocarlas sobre la máquina. En la actualidad, como no contamos con esos talleres de apoyo, tenemos que mandar a fundir afuera con costos muy elevados, porque son piezas muy especiales que no se fabrican en serie. Se funden solamente diez o doce unidades, nada más. Entonces el costo de mano de obra y la realización de los moldes, aumentan ocho o diez veces lo que vale esa pieza.

Dentro de los talleres había un jefe de programación, un jefe de producción, un jefe de taller y un jefe de control de calidad. Estábamos muy bien organizados. Teníamos veinticuatro locomotoras en servicio que se vencían cada ocho años. Estaba programado sacar tres máquinas por año, de modo de cubrir todas las reparaciones en tiempo y forma. Al cabo de ocho años, todas las máquinas habían pasado por el taller. No se usaban todas las máquinas, algunas quedaban en reserva para ponerlas en servicio cuando se necesitaran.

En aquellos tiempos, una locomotora que entraba a reparación general andaba entre los 70.000 y los 100.000 kilómetros de recorrido, ya que había dos servicios de pasajeros por semana y trenes de carga casi todos los días.

El taller es casi como un museo. Tenemos herramientas de la década de 1.950, un torno del año 1.890 y otro del 1.900. Yo calculo que la máquina más nueva que tenemos debe ser del año 1.962. Están muy bien cuidadas, tienen mucha robustez y si han funcionado hasta ahora quiere decir que tienen vida para rato. Las máquinas más modernas son para trabajar en serie, en cambio nosotros producimos piezas muy exclusivas, individuales. A veces tenemos que hacer un determinado perno o un buje y no nos sirven las piezas en serie, porque cada una de las piezas para distintas locomotoras o para diferentes lados, tiene alguna diferencia en las medidas. Son décimas pero es una diferencia importante. No hay una casa de repuestos para comprarlos y ponerlos, por eso es la gran cantidad de horas hombre que se necesitan para una reparación general. Y eso también es lo que nos permite mantenerlas en estado original, gracias al sistema de trabajo que tenemos.

Para cada una de las piezas que se hace, se sacan las copias de los planos originales, se ponen



UNA CALDERA DESARMADA.



UN CRIQUE PARA LEVANTAR A MANO LOCOMOTORAS Y VAGONES.

sobre la mesa y se fabrican tal cual están dibujados. Además se mantuvo intacta toda la parte de lubricación de las locomotoras y los cojinetes de apoyo que son todos de bronce tal cual como salieron de la fábrica en 1.922. Lo único que se hace afuera es la fundición de las piezas, porque los talleres de El Maitén nunca tuvieron los hornos de fundición. En cambio nosotros compramos los tachos de material con las medidas aproximadas para hacer las piezas que se gastan siempre en las locomotoras: los bujes, los cojinetes, los bronces motrices, las puntas chicas y se terminan de maquinar acá en el taller para darle la forma que realmente tiene la pieza.

Aquí también estaban los galpones de depósito y almacenes. Todos los materiales estaban clasificados con un nomenclador. Era una numeración con once dígitos 1/105/4/... El último número indicaba si el material era nuevo o usado. El cero indicaba que la pieza era nueva y los números siguientes que eran recuperadas. Ese nomenclador era común para todo el ferrocarril. Uno hacía el pedido del material por el código, el cual indicaba qué características tenía cada pieza. En un manómetro por ejemplo, describía cuál era el diámetro de la esfera, para cuantos kilos de presión servía, y luego describía el material que se estaba pidiendo. De esa forma no se le erraba nunca. Eran unos libros impresionantes, cinco



UN GRUPO DE MECANICOS DESCANSA SOBRE LA ZORRITA.

tomos de quinientas páginas en donde estaba todo el material para hacer las reparaciones. Almacenes entregaba el material exacto, incluso hasta cuando se pedía a los talleres centrales de Buenos Aires.

Los vagones también se atendían en el taller. En estos casos se trabajaba en la parte de rodados para mantenerlos en buenas condiciones, se verificaban los frenos y se hacía una inspección general a toda la estructura de la carrocería. Las reparaciones generales de los vagones se hacían cada dieciocho meses aproximadamente y hasta se llegaban a tornear las ruedas si era necesario.



LLEGADA DEL TREN A LA ESTACION DE EL MAITEN.

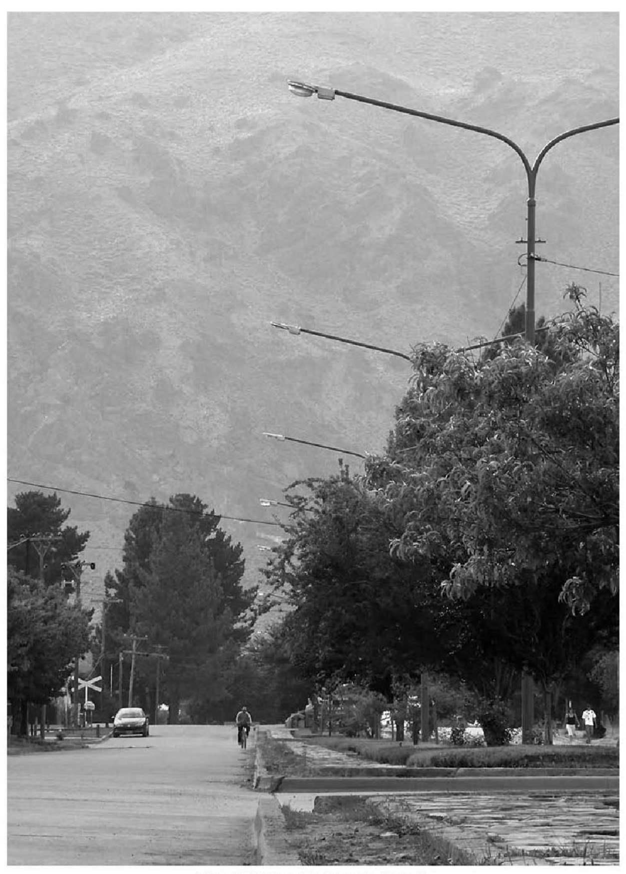
Dicen los pobladores*

En las calles de los pueblos se respira el aire fresco que baja de la cordillera. Los primeros días del mes de abril son los apropiados para que los árboles se vistan de colores estridentes y dejen entrar en la retina una imagen de contrastes con el blanco intenso de la nieve que pronto cubrirá todo el valle. Las chimeneas de las casas ya humean los leños abrigando un cálido bienestar en los sillones que espían a los cerros frente a los ventanales. Aquí el tiempo permite andar despacio, sin mayor apuro, para poder disfrutar del aroma de las últimas flores que asoman en los jardines. Los pájaros revolotean de rama en rama y cada tanto, su canto se mezcla con el silbato de la locomotora. En este entorno, las puer-

* LOS TEXTOS DE ESTE CAPITULO, SON RELATOS DIRECTOS DE LOS POBLADORES Y FERROVIARIOS, LOS CUALES TRANSCRIBIMOS CON LA MAYOR FIDELIDAD POSIBLE CON EL FIN DE PRESERVAR LA AUTENTICIDAD DE LA NARRACION Y LA RIQUEZA DEL LENGUAJE LOCAL.

tas sin cerrojos se abren amistosas a la charla acompañada por una ronda de mate y tortas fritas bien calientes.

La primera demostración de cordialidad la expresó Nils Zaratiegui, un maquinista que inició una conversación que duró varias jornadas luego de que nosotros irrumpiéramos de la nada en su casa de El Maitén. Nils es una persona entrañable, de palabra fácil, muy divertido, colmado de historias que recuerda con lujo de detalles y con un entusiasmo para contarlas que conmueve a sus oyentes. Su sentimiento por el trencito es tan profundo como los años de vida que lleva sobre estas moles de hierro. Escucharlo, significa subirse a la cabina de la locomotora y vivir en persona un viaje en el tiempo por las vías de La Trochita. Sus anécdotas motivaron la curiosidad por saber qué dicen los pobladores y ferroviarios sobre el trencito. Gracias Nils y familia por alentar las historias que se relatan a continuación.



UNA TRANQUILA CALLE DE EL MAITEN.

Se cruzaban por una huellita

Una vez llegamos a Cerro Mesa con los trenes y estaban los muchachos de Jacobacci. Nos encontramos catorce personas que veníamos de un lado y otro. Entonces nos bañábamos y preguntábamos -¿qué vamos a cenar?

¿Qué podés comer ahí, en esas zonas? Un capón, un cordero, un chivito, para que alcance para todos. O quizás dos. No vas a ponerte a preparar huevos fritos, no, por lo general es un asado.

-Bueno, ¿qué hay que hacer?- preguntaba uno.

-Hay que traer el pan, comprar la carne, una ensaladita...

Entonces se cruzaba uno a la panadería, otro a la carnicería y los que no eran muy aficionados a cocinar y les gustaba tomarse una copita, se cruzaban por una huellita que había entre unos pastizales altos y se iban a lo de Isabel Cahuimpán, la mamá de un capataz de vía. Allí le preguntaban: -¿qué va a tomar?

Uno se pedía un vinito, el otro más delicadito un Gancia con unos maníes. Pero no era uno sólo. Había una cancha de bochas y se jugaba hasta que se hacía de noche, el horario para venir a cenar. Sabían andar algunos caballos pastando por ahí, en ese lugar y cuando se llenaban se echaban a descansar. Y esa noche uno se acostó justo en la huellita.

Resulta que venía uno de los muchachos bastante encopetinado, con varios Gancias encima y algo mareadito. Oscuro, oscuro estaba. A veces traíamos una linterna, pero se la había olvidado porque salió de día el hombre. Mientras el tipo se acercaba, el bicho dormía la siesta como si nada y seguía echado ahí, no se lo veía por la oscuridad y los pastos altos.

¡Cuando lo alcanzó... el susto que se pegaron los dos!

El muchacho se lo llevó por delante y salió abrazado al animal. El caballo se levantó espantado porque no se lo esperaba, no lo pateó de casualidad, pero lo revolcó por todos lados. Llegó lleno de tierra y nosotros sorprendidos le preguntamos:

-¿Qué te paso?

-Me llevé por delante un caballo que había en la huella.

Jajaja... un espectáculo, no sabes la risotada de todos los que estábamos cenando.

Se maneja con una palanquita

En la locomotora va un maquinista y un foguista. La función del foguista es mantener, con una palanquita, el paso de petróleo hacia el quemador y manejar los inyectores para mantener la caldera con agua. La del maquinista es darle mayor o menor grado a la palanca dentada para traccionar la locomotora, vigilar el perfil de la vía y sobre todo en las pendientes, aplicar el freno.

La palanca dentada de la locomotora, es como la palanca de cambios de un automóvil, sólo que en el coche se pone primera, segunda, tercera, cuarta y quinta, en cambio la locomotora lleva una palanca con un aro dentado. Al medio es punto muerto. Cuando se le va dando grados hacia adelante, la máquina tiene más fuerza. Para arrancar el tren por ejemplo, se la lleva hasta el fondo. A medida que va levantando velocidad la vas retrayendo y una vez que corre en velocidad, casi la pones al centro. Y ahí va, con eso sólo se mueve todo el tren.

Además está el regulador, que comparado con un automóvil vendría a ser como el acelerador. Es una palanca que abre la válvula de vapor y lo inyecta por unos caños a los cilindros. Esos cilindros en realidad se llaman émbolos, porque un cilindro trabaja de un solo lado, en cambio el émbolo trabaja de los dos moviendo las bielas que hacen girar a las ruedas. Todo esto va lu-

bricado con aceite que baja desde la locomotora por goteo y es conducido por un caño hasta un obturador que lo espolvorea sobre las válvulas para que tengan un buen funcionamiento. Cuanto mejor lubricada vaya la locomotora, más livianita la sentís y más fácil es manejarla. Si no la aceitás bien, los fierros sufren.



CABINA DE MANDOS DE UNA LOCOMOTORA BALDWIN.

Saber escuchar a la locomotora

Teníamos un maquinista que escuchaba la máquina y te decía: - ¡tenés una pérdida en el recalentador!

Pero la pérdida se puede dar por un montón de cosas, un caño de admisión, un tubo, el recalentador mismo; es muy difícil saber qué es hasta que se abre la caldera. Pero cuando la abrías resulta que perdía un tubo recalentador, no busques otra cosa porque era eso. Entonces uno decía: -¿pero cómo cuernos sabe éste?...

Era por el sonido que hacía la máquina, como se comportaba, él sabía escuchar a la locomotora.

UN MAQUINISTA RECORRIENDO SU LOCOMOTORA ANTES DEL VIAJE.

Hacé de cuenta que había salido el sol

Hay un montón de anécdotas en La Trochita...

Me acuerdo que acá en Río Chico una noche se prendió fuego una locomotora. La veintiuno. Nadie supo porqué se prendió.

Una noche eran como las dos de la mañana y de repente se vio una claridad en el galpón, hacé de cuenta que había salido el sol. Roja estaba la locomotora entera, usted la veía y era rosadita, no era negra como son siempre. Ardió hasta que se fundió todo el petróleo.

¡¿Qué la iban a apagar, con qué?!

Le echábamos paladas de tierra pero usted sabe lo que era, si para palear tenía que hacerlo de acá a aquella vía (señala más de veinte metros de distancia). Más cerca no podía arrimarse porque se quemaba. Andábamos en cuero pelado nomás, así, nos sacábamos toda la ropa, pero era increíble el calor porque el petróleo calienta mucho.

Dejamos pasar el tiempo hasta que se quemara toda. Las ruedas estaban rosaditas, casi transparentes, parecían de vidrio. Y las vías en donde estaba la máquina se doblaron todas. Al prenderse fuego también se quemaron los durmientes que van debajo.

Anécdotas

...una vuelta venía de El Maitén, para volver a Carmen de Patagones y nos quedamos tirados en la estepa, cerca de unas casillas. Estuvimos once horas allí. Ahí nomas salimos a caminar, a cazar perdices y también conseguimos dos chajás. Los cocinamos en las salamandras y comimos entre todos. Dormimos esa noche en la estepa y salimos a las nueve de la mañana del día siguiente No se qué problema tuvo la máquina, parece que se había agotado el petróleo, así que mandaron otra de Ingeniero Jacobacci y seguimos viaje.

...en el tiempo de primavera, cuando viene la sequía, hay pastitos sueltos. A ese pastito el viento lo tira encima del riel y cuando la locomotora lo pisa empieza a patinar. La máquina tiene un sistema con una palanquita que mueve los areneros para que derramen la arena entre la llanta y el riel, para que se agarren las ruedas. Pero a veces esa arena está húmeda o se entorpece con una piedrita en el caño que baja y no funciona. Entonces la locomotora patina, patina, patina y te quedás varado. Tenés que regresar marcha atrás y atropellar de vuelta para ver si podés pasar y sino se llama a la oficina de control y se informa para que vengan a reparar el arenero.

...uno se subía al coche de pasajeros en Ingeniero Jacobacci con un montón de desconocidos y se bajaba con un montón de amigos, porque es tan chiquitito el trencito que estás compartiendo la estufita, echás leña al fuego, que un mate, que esto, que lo otro y terminás siendo amigo de todos.

...y algunos, es increíble pero,... no sé, capaz que estaban distraídos... Se subían a los techos de los vagones cuando el tren andaba despacito y así venían los muy piolas. Y antes de llegar al túnel nosotros le tocábamos el silbato para que se bajaran, porque el techo del túnel es bajito y no entran los dos al mismo tiempo. Entonces cuando bajaban el guarda los retaba fulero, sí.

...el puente de Río Chico no es difícil de cruzar, sólo que a medida que te arrimás se te hace así (dice juntando los cinco dedos de su mano derecha hacia arriba). Y el de El Maitén lo mismo, porque uno dice nunca se cayó pero, ¿y si se cae?... Da miedo.

Soluciones en la vía

Si la locomotora se rompía mientras estaba circulando y tenía solución, la misma se encontraba arriba de la máquina, porque el maquinista y el foguista no eran sólo un chofer, estaban capacitados para reparar la locomotora y poder seguir. Son gente con mucho conocimiento, muy eficiente. A veces cuando se les rompía una biela o un pistón, desarmaban la parte motriz del lado averiado, preparaban la máquina, ponían el lado bueno en el punto de arranque y se venían con todas las piezas arriba, de modo que la máquina andaba sólo con un lado en tracción. Venían con la mitad de la máquina, pero llegaban.

Del mismo modo se las ingeniaban en medio del campo. Antes con la gran cantidad de viajes, a veces perdían los tubos de la caldera. Esto pasa porque están demasiado finos, tienen un cierre muy hermético o quizás están picados, tienen una rajadurita. Entonces qué hacía el maquinista. Abría una tapa grande que tiene el caño de introducción, que es por donde se mete el agua dentro de la caldera, se conseguía un poco de bosta de vaca y la empezaba a meter, a meter; le inyectaba agua y la bosta intentaba salir por las perforaciones donde estaba la pérdida. Así lograba sellar el agujerito y seguía viaje. En el galpón cuando lavabas la caldera otra vez aparecía la pérdida. También servía la yerba, si ya

habían tomado unos mates, claro.

Cuando levantaba temperatura un eje, uno de los mejores lubricantes que tenía el maquinista era el jabón común, que llevaba para lavarse las manos. Con el cuchillo sacaban una rodajita de jabón y se la metían al cojinete para tapar todas las rayaduras del eje, que son las que producen el calentamiento cuando friccionan contra el cojinete y así seguían nomás. Mientras no se cortara el eje...



UNA SOLUCION RAPIDA EN LA VIA PARA SEGUIR ADELANTE.

Por arriba de la vía con el jeep

Yo tengo cuatro hijas. Las dos del medio son ésas que andan por ahí. Una vez nos vamos a Río Chico, cuando no andaba más el trencito y entramos por un camino que nos solíamos meter por arriba de la vía con el Jeep. Vas por lugares muy lindos, después bajas en una parte hasta un portezuelo y la vía hace una curva. A partir de ese lugar ya se abre más una pampita, hay una casita y nosotros veníamos de este lado. Veníamos andando con las dos chicas y dice una de ellas:

-¿Papá, por acá no anda el tren, no?

-¡Nooo hijita que va andar..., el tren hace años ya que no funciona!

Bueno, todo bárbaro, seguimos, pasamos el portezuelo y cuando vamos saliendo de la curva, vemos casi a ochenta metros a unos amigos que venían con una zorrita y le habían puesto una vela, aprovechando el viento del oeste. ¡Cuándo lo vieron las chicas!

-¡Ahí viene el tren, papá, cuidado!- gritaban.

-Pero si vos nos dijiste...

-Pero no hijas, no pasa nada.

Nos salimos de la vía por suerte en ese lugar, porque habíamos venido por lugares en donde está el terraplén y no te podés tirar. Y bueno, los flacos empezaron a arriar la vela hasta que pudieron frenar.

Resultaron ser amigos de nosotros.

Siempre hay que estar preparado

En una época yo agarraba la canasta cada vez que me iba a trabajar. Después se empezó a usar la valija ya que la canasta fue quedando de lado porque era antigua, era de los maquinistas de antes. En la canasta se llevaba ropa, porque cuando llegás con la que venís laburando no podés quedarte en la colonia. Por lo general después de cenar salíamos al cine, a la confitería, a un boliche por ahí; entonces tenías que llevarte otra más pituca para empilchar.

Y aparte de eso, si sabés que la hora de almorzar o de cenar te va a tocar arriba del tren, llevás unas costeletas, unos choricitos que se ponen arriba de los fierros calientes de la locomotora y te comés unos asados increíbles. Eso sí, tenés que llevar pan y cuchillo. Algunos toman gaseosa, otros agua, eso depende de cada uno, pero nadie tomaba alcohol, éramos muy responsables. Pero comer arriba de la locomotora un choricito hecho en los fierros... Demora un rato pero a medida que se va calentando y que va largando ese juguito que chorrea por los fierros calientes..., "sniiifff", percibís ese olorcito y se te abre el estómago.

¡Esas cosas son impagables!

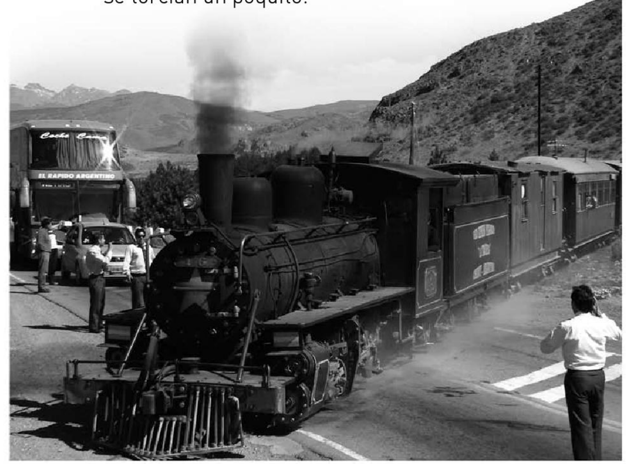
Maquinista por un día

Algunos querían viajar en la máquina pero está prohibido por Ferrocarriles Argentinos, a no ser que sea un integrante del ferrocarril. Es que la cabina es chiquitita y hay muchos caños que si los tocás te quemás. ¿Pero cómo le explicas al tipo que cuando se empieza a mover la máquina no se tiene que agarrar de tal o cual caño? Cuando te avivás ya se quemó. Uno que la maneja todos los días ya está canchero.

Pero a la gente le gusta ir arriba para mirar cómo funciona todo, los relojes, las palancas, el fuego. Lo que más les llama la atención es la tapa de la caja de fuego, que cuando se abre se ve el lugar en donde se hace la combustión. A veces cuando la máquina va livianita y el vapor va bien, el fueguito se queda adentro, pero cuando la apurás un poquito sale una llamarada para afuera. A veces la tapa está rosadita. Eso quiere decir que está fundida, que se ha puesto al rojo vivo por el fuego que ha tenido, pero no se rompe. Es un material bárbaro. La tapa debe ser toda oscurita.

También les gusta mucho hacer sonar el silbato. Es una pieza que trabaja con el vapor de la locomotora. Con un cordoncito, abrís una válvula que deja pasar el vapor hacia el silbato y la presión que sale hacia afuera hace ese chiflido que se siente. También está el farol al frente de

la caldera. Es una locomotora con luz propia, no está enchufada a ningún lado. Tiene un generador que funciona con el vapor que llega por un cañito y pone en funcionamiento un molinito que produce la luz. ¡Es increíble! Todo funciona con el vapor que produce la máquina. A veces ilumina bien pero otras no. Reglamentariamente tienen que alumbrar a doscientos metros de distancia para poder frenar en caso de algún imprevisto, pero rara vez se veía. A veces no estaba bien dirigida porque va agarrada con unas chapas que se torcían un poquito.



EN EL CRUCE DE LA RUTA 40 SE PUEDEN APRECIAR SUS ACOTADAS DIMENSIONES.

Despacito por la vía

Yo vivía en el kilómetro 138, ahí tenía mi casita y cuando veía que el tren llegaba más o menos al kilómetro 137, me empezaba a rumbiar para allá y como en ese tramo anda muy despacito, me tiraba para adentro del coche. A la vuelta, viajaba siempre hasta la bomba de Fitalancao y ahí me bajaba a mitad de camino y me iba caminando para mi casa.

También viajaban muchos mochileros. Cuando el tren viene trepando, a veces viene con mucho tonelaje y va muy despacito. Entonces qué hacían los mochileros; se bajaban y caminaban a la par del tren, porque va a paso de hombre. Incluso había chicos a los que les gustaba viajar arriba del techo. Se trepaban por las ventanillas y se sentaban allá arriba hasta que llegaban al túnel en donde se tenían que bajar, porque los dos juntos no entraban, se golpeaban con el techo del túnel.

El máximo de velocidad está estipulado en 40 kilómetros por hora, pero como a veces lo hace a 20, después recupera en las bajadas. Llega hasta 60 kilómetros por hora, pero hay que tener cuidado porque si se desarma una biela, chau, descarrila y se puede ir para abajo del terraplén.

Cocina casera

Los maquinistas conocen todas las mañas de la locomotora y también como hacer un buen asado arriba de la máquina. Ponen sobre la caldera una tirita de asado, unos chorizos y ellos siguen trabajando tranquilamente. Cuando llegan a la otra estación está cocinadito perfecto. También, cuando se hacía la reparación general, los maquinistas les pedían a los mecánicos que le pusieran una ollita a la máquina, que por lo general se instalaba al lado del medidor de agua. Funciona con el vapor de la caldera. Tiene un caño con un montón de agujeritos que anda con un grifo que controla el paso del gas caliente. El maquinista a veces le ponía una estopa alrededor para que no salpique tanto dentro de la cabina. Allí ponían la pava para calentar agua para el mate, o llevaban la comida y la calentaban cuando les daba hambre. Se las arreglaban bien en la locomotora.

La locomotora va

Uno la ve robusta, rústica a la locomotora pero hay muchos elementos de mucha precisión, principalmente en la parte de distribución, robinetería, en los inyectores, los frenos. Pero el mecanismo de la parte motriz es muy sencillo. Todas las máquinas que hay acá son 2-8-2, o sea que tienen un eje delantero con dos ruedas pequeñas con pestañas que son las que le dan la dirección a la locomotora; cuatro ejes motrices con ocho ruedas grandes que están unidas a las bielas y son los que le dan la tracción; y un eje trasero con dos ruedas chiquitas con pestañas que la mantienen rodando sobre los rieles.

A veces, si se corta la biela de la rueda cuatro, o sea la grande de atrás de todo, se saca esa biela, se saca la del otro lado y se puede seguir. Hay que sacar las dos porque con una sola se empieza a agarrar, a girar, a bornear el eje y se puede producir la rotura de la biela sana, cosa que nos complicaría.

Entonces en lugar de tener transmisión en los cuatro ejes, se sigue con tres. Tiene un poquitito menos de adherencia pero la locomotora va. Incluso se puede desarmar todo un lado; se centra la válvula para que no tenga pérdidas de vapor por el lado que no se usa y se puede seguir tranquilamente, porque cada lado es totalmente autónomo.

Cuando se usan todas las bielas, el conjunto va totalmente sincronizado para darle mayor poder a la máquina. Dentro de una vuelta de rueda hay cuatro escapes, lo que indica que también hay admisión cuatro veces. Esto es lo que le da empuje al pistón, que al trabajar de ambas caras, tiene dos admisiones por lado.



SALIDA DE NAHUEL PAN EN UN DIA SOLEADO DE PRIMAVERA.

Un túnel con historia

Cuando venían los turistas y los mochileros, porque La Trochita es lo más barato que hay para ir a Esquel, le preguntaban al jefe de la estación Cerro Mesa qué lugares había para sacar fotos. El jefe siempre les decía que acá nomás iban a encontrar un puente sobre el Río Chico y también un túnel, el único del trayecto. Cuando estábamos arrimando al puente, los muchachos asomaban la cabeza por las ventanillas y se ponían a sacar fotos espectaculares.

¿Y sabes lo que hacíamos nosotros? jajaja...

Después de cruzar el puente, se venía el túnel y todos los turistas seguían con la cabeza afuera y las camaritas listas para fotografiarlo. La locomotora tiene una latita con arena que se tira dentro de los tubos de combustión para limpiarlos, para que le dé más vapor a la máquina. Cuando entra al túnel, la chimenea va pegadita al techo y si en ese momento le tiras la arena, los tubos desprenden todo el hollín que tienen y lo lanzan para arriba, rebota contra el techo y si vas con la cabeza afuera... ¡mi Dios!

¡Cuándo salían del túnel!... les chorreaba el hollín por todos lados, jajaja... ¡Qué fotos iban a sacar pobrecitos! Y nosotros nos moríamos de risa...jajaja.

Las casitas de durmientes

Cuando estábamos en servicio, vivíamos en esas casitas de durmientes que hay junto a las vías. Cuando venía el tren de pasajeros nos subíamos y nos largábamos frente al galpón de máquinas. En las casitas teníamos una estufa a leña y a veces le poníamos un alambre en el caño para colgar un churrasco, un pedazo de costilla de capón o alguna costilla de vaca. Antes todas las estufas eran a carbón. Usted metía dos paladas de carbón a la estufa y se olvidaba. Cuando entraba el personal que venía a relevarlo, tenía todo el ambiente calentito, la estufa encendida y el cajoncito con carbón lleno, porque eso se mantenía continuamente. El que gastaba, tenía que reponer para el que venía a recibir el turno. Era una cadena. La heladera también debía quedar llena. A veces llegábamos a las once de la noche y estaba todo cerrado; entonces consumíamos lo que había en la heladera. Podía ser un vinito, un Gancia, soda, de todo. Había limón, carne, verdura, lo que quería usar, lo usaba. Pero cuando se iba a la mañana siguiente tenía que dejar la heladera como estaba, llenita de vuelta. Ningún compañero pasaba hambre por un retraso. Eramos una gran familia.

Dopaje

En el paso nivel antes de entrar a Esquel, un día tuvimos un accidente. Vinieron los gendarmes y nos llevaron incomunicados, pero antes se subió un tipo y nos acompañó a dejar la locomotora en el depósito, porque no se la puede dejar en cualquier lado y el gendarme no tenía ni idea de cómo manejarla. Nos bajamos y nos quedamos en gendarmería hasta que hicieron todos los trámites y el dopaje. ¡Nada que ver, no habíamos tomado nada nosotros! ¡Nunca tomé yo... y menos la locomotora!

En otra oportunidad, viniendo de Esquel, también hubo un accidente. En un paso a nivel que hay muy cerrado el tren agarró a un auto. Esa vez venía un maquinista de Esquel, muy grandote y con voz ronca. El muchacho del auto se había lastimado un poco, pero estaba más enojado porque lo había agarrado el tren. Y se baja el maquinista grandote, lo encara y le dice:

-¿Qué le pasa a usted? Dé gracias a Dios que está hablando, porque cuando La Trochita agarra a uno, es hombre muerto. ¡Usted todavía está hablando y se queja! ¿Porque no se fijó si venía el tren?

¡Lo retó feo! No discutió más el muchacho. Se ve que tenía razón el maquinista.

Probar el combustible

Hoy a la mañana me avisaron de Esquel que no pudieron dar combustible porque estaba muy espeso. Yo dije, -uuuhhh!!!, nosotros vamos a dar a las dos de la tarde y vamos a tener el mismo problema. Cuando nos mandan combustible a veces viene más líquido o más espeso y tenemos que andar bombeando. Lo lindo es que quizás uno se queja, manda una nota de que el combustible es de mala calidad, que esto, que aquello...

El otro día me llega una cajita. Yo dije acá me han mandado una botella de champagne o algo así, porque era una caja toda dibujadita. Pensé –¿quién me mandó esto? La abro, miro y veo el papelito de adentro que dice: "una muestra de combustible para verificar".

¡Qué hago con un litro! Para probar el combustible por lo menos hay que echarle doscientos litros; con un litro que vas a hacer para probar una máquina. Por eso digo que a veces te causa gracia la gente de arriba que no tiene ni idea de lo que está haciendo.

Las comunicaciones

Los cables que viajan al lado de las vías de La Trochita no son de electricidad como muchos creen, son los del telégrafo. Sirven para comunicarse con la oficina de control y pedir ayuda. En el furgón de cola siempre se lleva una vara, larga, que se enrosca al medio como una caña de pescar y un teléfono portátil con pilas. Por lo general están siempre gastadas, pero como uno es precavido, anda siempre con la linterna con pilas nuevas por si le agarra la noche. Entonces se le pone esas pilas a la radio y listo.

La caña tiene un gancho que se une a los cables del telégrafo y el guarda se comunica con la oficina de control. El maquinista le indica cuál es el desperfecto y en qué kilómetro están parados. A veces no sale el mensaje y hay que insistir hasta que responden del otro lado. Entonces en la oficina de control se comunican con los galpones de máquinas en donde están las otras locomotoras y hablan con el encargado para ver qué posibilidad hay de ir a arreglarla, si es que tiene arreglo, porque el maquinista ya sabe si se puede arreglar o no y eso también lo informa. Si no se puede reparar en la vía, mandan una locomotora de reemplazo. A la que está rota se la acondiciona para venir muerta, así se le dice cuando se desvapora la máquina y ya no se enciende más hasta llegar a los galpones.

Es necesario apagarla lentamente para que no sufran los tubos que están llenos de agua dentro de la caldera. Si ocurre un enfriamiento o un recalentamiento brusco, se producen las pérdidas de agua y chorrea por todas partes.

También se podía cortar una biela. La locomotora tiene un eje motriz con una biela mayor que pone en funcionamiento a las bieletas, que van acopladas a las ruedas para traccionar. Traccionan todas las ruedas, no así las del tren delantero y las últimas de atrás, las chiquitas que van sueltas. Por lo general se rompe unas de esas bieletas que se llaman bielas acoplantes. Muchas veces se le echa la culpa al material cansado. Habrá que ver cansado de qué esta el material.

Otra cosa que sucede es que, con el traqueteo de la locomotora, se caen los ladrillos refractarios que están sueltos en la caja de fuego. Entonces el combustible choca contra esos ladrillos, la máquina pierde vapor y se apaga. Otras veces hubo pérdidas de los tubos que llevan el agua justo dentro del quemador y también se apaga.

Un toquecito cada dos horitas

La costumbre para hacer correr un tren de pasajeros de punta a punta era tener todos los galpones funcionando, todas las estaciones con agua. En Cerro Mesa estaba la bomba de combustible y a medida que pasaba el tren cada cual tenía que cumplir sus funciones.

Cuando La Trochita empezó a funcionar como servicio turístico, nos tocó llevar un tren a Jacobacci, pero esa vez no teníamos todo esto en funcionamiento. Entonces tuvimos que llevar los tanques de petróleo, meterle bombas a explosión y también ocuparnos del encendido de la locomotora. Antes se encendía en el galpón de Cerro Mesa, pero ahora no teníamos esa posibilidad, de modo que cuando llegamos a la estación, tuvimos que mantener la máquina encendida hasta el otro día para poder seguir.

Entonces con los muchachos nos turnamos para pegarle un toquecito cada dos horitas, porque en ese lapso de tiempo todavía se mantenía el vapor que necesita la máquina para pulverizar el combustible. Le echábamos una estopita, pulverizaba, la levantábamos a doce kilos de presión, la hacíamos soplar y la dejábamos otras dos horitas, porque tarda en bajar. Después vas de vuelta, le pegás otro toquecito y así la manteníamos encendida y ahorrábamos combustible.

Lo mismo pasa con el agua. La única manerade darle algo de tomar es en los arroyos. Ahí se detiene el tren, se baja y se pone en marcha una bomba para llenar con agua del arroyo a la locomotora.



UNA FILA DE VAGONES DE CARGA Y TANQUES ESTACIONADOS EN CERRO MESA.

Trabajaba sin parar

Antes trabajaba mucho La Trochita, pero muchísimo. Se llevaba toda la lana que se producía en la Patagonia y traía productos que acá no se conseguían. Muchas obras de El Bolsón, se hicieron con el material pesado traído en los vagones de La Trochita: cemento, cal, ladrillos y todas esas cuestiones. Se dejaban acá en El Maitén y en unos camiones chiquitos se llevaban al Bolsón, porque no podían circular camiones grandes por los caminos. A Esquel llegaban los autos cero kilómetro, los Ford Falcon modelo 73 venían de Buenos Aires en las plataformas, cada auto en una plataforma chiquita y cuando llegábamos a Esquel, levantábamos la lona y decíamos: -¿cuándo podremos llegar a uno de estos? Algunas venían cargadas con maíz que acá no se conocía.

La Trochita trajo también todos los materiales para la represa de Futaleufú, así chiquitita como la ves, arrastró todo: fierros, cemento, hormigón, maquinaria. Trabajó un montón La Trochita. A veces a doble tracción, con dos locomotoras cuando tenía mucho tonelaje, porque las trepadas son muy bravas.

Lo atamos con alambre

Una vez íbamos para Jacobacci a buscar pasajeros que habían contratado un charter y una estación antes, en Ojos de Agua, empezó a tomar temperatura uno de los ejes. Entonces paramos la locomotora sobre uno de los puentes que está muy cerquita de ahí, nos metimos debajo y vimos que habíamos perdido una parte de la estopada. Esto es donde se asienta el eje sobre un cojinete. La lubricación viene por goteo desde arriba y en la parte de abajo hay una estopa embebida en aceite, que es la que recibe todo el goteo y al rozar con el eje lo va lubricando. Se nos había caído la caja que lleva la estopa. Entonces dijimos, ¿qué hacemos? Tenemos que llegar de alguna forma, empecemos a inventar.

En el tren siempre llevamos un vagón cubierto, con un montón de repuestos y dentro de todo eso había otro elemento que nada que ver con lo que le faltaba a la máquina, pero en cuanto lo agarramos, vimos que calzaba justito. Le metimos bastante estopada, lo atamos con unos alambres que encontramos por ahí en el campo y seguimos hasta Jacobacci. Allí lo acomodamos un poquitito porque al otro día teníamos que salir con todo el pasaje a hacer el recorrido completo, la estopamos bien cosa que no se nos pierda por el camino y salimos. Y pudimos llegar a Esquel sin ningún problema con esa locomotora.

Ese intenso humo negro

La máquina tiene un sistema muy simple para limpiar los tubos de la caldera por donde pasa el humo. Se le echa un puñado de arena dentro de la caja de fuego y el mismo tiraje la chupa y la hace circular por el interior de los tubos limpiándolos. Después la arena sale por la chimenea. Vas a ver que cuando se hace ese trabajito el humo sale negro, porque le saca todo el hollín a los tubos. ¿Para qué sirve esto? Cuando limpiás los tubos, aumentás la superficie de calefacción o sea que el calor que pasa por ahí aumenta la temperatura del agua inmediatamente.



LA LOCOMOTORA REDOBLA SU ESFUERZO PARA TREPAR UNA CUESTA CAMINO A ESQUEL.

Los inviernos patagónicos

En invierno es otro tema. ¡Tremendo! En los cortes se amontona la nieve. A lo mejor a campo abierto ves que tiene quince o veinte centímetros, pero cuando hay un corte se empieza a acumular y se forma hasta dos metros de nieve. Mientras está blanda no pasa nada. La nieve que cayó durante la noche, a la mañana siguiente la locomotora la bandea como quiere; pero si pasás un día más tarde cuando ya heló en la noche, la nieve está congelada y cuando te querés acordar, está hecho un bloque que te impide pasar. Entonces se llama a la cuadrilla de operarios que empieza a sacar la nieve con las palas y los picos. ¡Es bravo!

En campo abierto la máquina la va despejando, porque en el miriñaque, esos fierros que van en el paragolpes de la locomotora, se colocan unos chapones que con la velocidad despejan la nieve hacia los costados y la vía queda toda limpita. Cuando hiela mucho es peligroso porque se forman placas de hielo sobre los rieles.

De Cerro Mesa para acá hubo un accidente importante. Venían dos locomotoras abriendo vía y la de adelante pisa hielo y se sale del riel justo en una pendiente como de cinco metros y se fue para abajo. La otra quedó medio enganchada allá arriba y el maquinista alcanzó a tirarse. Si te da tiempo y sos joven y ágil, pisás el estribo y te tirás y que se caiga la locomotora.

Disparaban porque iba a explotar

Yo me acuerdo que en el año 1.983 se prendió fuego una máquina. La gente disparaba porque iba a explotar. ¡Cómo va a explotar si el petróleo no explota, el petróleo hierve, se quema, se funden las piezas pero nunca explota! Pero todos acá disparaban para la loma gritando va a explotar, va a explotar... ¡Qué va a explotar, no puede explotar la máquina, jamás! Saltan los fusibles a la miércoles, saltan los pistones, vuela todo, incluso se descarrila. Sale el agua por todos lados, claro, hace un incendio, pero no explota. Queda el armazón de la máquina.

Me acuerdo que había allí un muchacho, que estaba de operario esa noche. Claro, lo hicieron venir y se trajo un abrigo porque estaba frío. ¿Para qué, si con el calor que hacia al lado de la máquina no necesitaba ningún abrigo?

Nunca se supo porqué agarró fuego. Para prenderla se hacen unos hisopos de una estopa para calentar el petróleo. Después hay una canillita, como la del agua, que larga un petróleo finito que va goteando hasta que calienta toda la estructura de la locomotora para que se encienda. Seguro que salió demasiado, lo desparramó y cuando eso ocurre y se calienta de golpe, agarrate, se prende fuego y ahí no lo para nadie. Uno que estaba de mecánico se había hecho un campamento allí arriba. ¡Pero cómo va a explotar si el petróleo no explota! Es como si hubiera un corte de luz, saltan los tapones y listo.

Se volcó una máquina

Se cayó acá en el kilómetro 55. Iba cortando nieve. Largaron un rompe hielo con un vagón, pero tenían que llevarlo medio despacito, cosa que vaya calentando la nieve y se vaya abriendo. ¡Qué va! Este empezó a abrir nieve y cuando vio que estaba blandita dijo: –¡acá paso como un avión!

Y agarró un tremendo corte de tres metros de nieve escarchada que alcanzó a subir un poquito, pero después se volvió para atrás y cuando se quiso acordar había hecho un desastre. Parece que cuando se quiso tumbar la máquina, el hombre saltó a la nieve y quedó ahí tirado como tres o cuatro horas hasta que lo levantaron. Después tuvieron que desarmar los vagones porque no había forma de levantarlos. El terreno estaba tan blando que ponían los crique y se hundían, así que levantaron el vagón que estaba más en la huella, sacaron la máquina y al otro vagón lo desarmaron.

Cuando volcaban los vagones con la salamandra encendida era peligroso porque a veces se prendían fuego. La gente le tiraba agua, tierra, lo que sea y en algunos casos lograban apagarlo.



UN VAGON DE PRIMERA CLASE CON SUS CONFORTABLES ASIENTOS DE CUERO.

Eran más pitucos

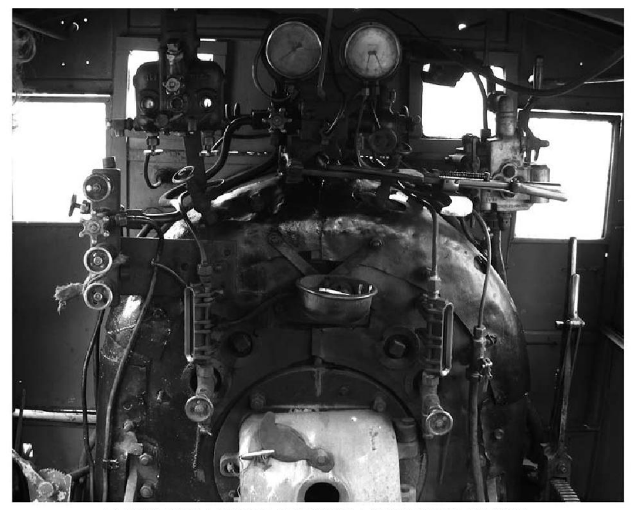
Los vagones con asientos de madera eran de segunda y los de cuero eran de primera. Por ahí el que tenía plata viajaba en primera, pero la diferencia del pasaje no era tanta. ¿Cuál era la diferencia entonces? Que si uno viajaba en primera no tenía que molestar a nadie cuando iba al comedor, pero si venías en segunda, tenías que pasar por la primera para ir a comer. De todas formas era más cómodo viajar en segunda. En esos banquitos de madera poníamos una frazada, el bolso de almohada y dormíamos ahí mismo, porque siempre iban más livianitos esos vagones, con menos gente y podíamos ocupar un asiento entero. En cambio los que tenían asientos tipo pullman iban completos. Todos llevaban la salamandra prendida pero los de primera también tenían un ventiladorcito. Todos los vagones tenían baño, la única ventaja era que el de primera tenía la canillita, el otro sólo la base que vos pisás. El de primera era más pituco.

Las máquinas no tienen ningún secreto

Uno se va haciendo. En los primeros tiempos, pagás el derecho de piso, sos peón nomás. Limpiás el petróleo que se ha caído en la vía, mantenés la playa limpita, cuando terminan de engrasar otra vez a limpiar bien para que no quede nada de suciedad. Pero las máquinas eran un chiche.

Las máquinas no tienen ningún secreto, son puro fierro. Si quiero prender una ahora hay que abrir cuatro o cinco grifos nomás y listo. No es cuestión de que le enseñen a uno, es sólo mirar. En un auto te dicen acá va la primera, este es el acelerador, allá está el freno..., esto es mucho más fácil. Para encenderla se manejan sólo cinco grifos y se abre el acceso del petróleo. Se prende una estopita con un poquito de gasoil y listo. Espera a que venga el petróleo y después le abre el pulverizador, el soplador y ya tiene la máquina regulando. Una vez que enciende, el agua se calienta dentro de la caldera y empieza a hervir. Por ahí tiene un reloj así grande que es el que marca la temperatura. Cuando llega a los doce kilos de presión, allí en donde tiene una rayita roja, es el máximo de presión que soporta la máquina. Pasando esa raya solita empieza a soplar. Arriba tiene unas válvulas de escape que son de seguridad. Cuando se pasa de presión sale el vapor por esa válvula. Y ese es todo el secreto, cinco grifos.

En invierno era bravo, porque a veces se congelaban la cañería y los inyectores. El único miedo que uno tenía era que no se quedara sin agua la caldera, porque podía quemarse. No es que se quema con fuego. La caldera tiene dos tapones de seguridad rellenos de plomo. Mientras la caldera está con agua, al plomo no lo afecta, pero cuando está congelada, el plomo se derrite con el calor y se le va el vapor por ahí.



EL FRENTE DE LA CALDERA DENTRO DE LA CABINA DE UNA BALDWIN.

Frases sueltas

Una vez mientras cenábamos en una de las paradas de descanso, trajimos medio capón a la mesa para empezar a comer y el otro se quedó ahí al fuego nomás para que no se enfriara. Cuando fuimos a buscarlo se lo habían llevado. Resolvimos rápido el misterio cuando vimos a los perros masticando los huesos. Se le habían animado al fuego nomás. Siempre se quedaban esperando en la puerta y se le tiraban los huesos, nunca habíamos tenido problemas. Pero esa vez tuvimos que quedarnos con lo que habíamos comido.

En cada estación hay un hidrante. Como la caldera consume mucha agua, tenés que parar en cada una para reponerla. En invierno vos vas arriba de la locomotora con veinte grados de temperatura y cuando bajás hace diez o quince bajo cero. La diferencia es tremenda. Pero el ferrocarril te provee de saco de cuero, pullover de cuello alto, medias, borceguíes; te viste de tal manera que no pasás frío. Resulta más difícil en verano porque no tenés ropa para salvar el calor de la locomotora y tenés que sacar medio cuerpo por la ventanilla para tomar aire.

De noche es más lindo que de día. Todo oscuro y el ruido de la locomotora, nada más. "chuc, chuc, chuc, chuc"...

En las madrugadas, el aroma a las flores de campo es increíble. Ese aroma que uno percibe de flores rústicas de distintos tipos de plantas, de neneos, de los coirones, de otros yuyitos. Y uno va con el tren y... "¡sniiifff, ahhh!", eso es impagable. Yo viví una época muy linda en el ferrocarril.

Es curioso en las noches, cuando aplicás el freno en las curvas, las zapatas se arriman a las ruedas y cuando mirás para atrás, es un espectáculo único ver el chisperío que largan. Una noche oscura, se ven todas esas lucecitas mientras se escucha el sonido del freno.

Lo llevamos en el miriñaque

En el paso a nivel de El Maitén también hubo choques. Y eso que el tren entra despacito y haciendo sonar el silbato.

Bueno, a mí me tocó agarrar a un muchacho, justamente un amigo que es docente y ahora está en Esquel. Venía en un Fitito conversando con la señora y nosotros meta silbato, ya habíamos pasado el puente y avisábamos para que nos hagan señas desde la estación. ¡El tren no es una bicicleta! Al tren lo podés frenar, pero necesita un espacio grande. Además no frenás porque viene un auto hacia el paso a nivel, esperás que el auto frene, para eso dice "PELIGRO, PASO A NIVEL". Tiene que mirar uno antes de cruzar la vía, ¿no es cierto?

¡Bueno, éste no miró! Y le digo a mi compañero: -¡a éste lo agarramos! Meta silbato "piii, piiiiii"... lo agarramos, lo agarramos y... ¡"PAAA", lo agarramos al medio! Lo llevamos enganchado en el miriñaque casi hasta la estación. Me acuerdo que al Fitito le había quedado la bocina enganchada. –"¡Pppiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii!", sonaba la bocina hasta que se gastó la batería. El tipo quedó enganchado en la pedalera y no podía salir. A la señora por suerte no le pasó nada.

¡Qué susto nos pegamos!... y él también.

Los animales y La Trochita

Nosotros acá en la estancia hemos agarrado animales arriba de la vía. Los vemos de golpe en esas curvas que hace la trocha y a lo mejor te encontrás con un toro echado ahí arriba. Y sufríamos porque cuando agarrás un toro, la máquina lo muerde y se mete adentro. Tiene el cuero tan duro que muerde la pestaña de la vía y se sabe descarrilar. Hemos descarrilado varias veces, sí. El caballo en cambio dispara cuando vos le hacés sonar el silbato y cuando le va tocando los garrones en las patas traseras, lo levanta en el aire y lo tira para el otro lado.

Ahí en la estancia de Fitalancao, un día agarraron cuarenta ovejas; la gente no lo podía creer. Es un bicho muy tonto la oveja y cuando le tocás el silbato en vez de rajar para afuera, se meten todas a correr por arriba de la vía. Y entonces, claro, empezás a agarrar una tras otra porque no alcanzás a frenar. A la primera capaz que la quebrás o se lastima, la segunda también pero la tercera ya se salva porque se hace un colchoncito de ovejas y cuando te querés acordar, se van abriendo todas y salen para los costados, se sacuden un poco y disparan para el campo.

Homenaje a "un loco"

Yo tengo una anécdota. En Cerro Mesa hay un muchacho que de sobrenombre le dicen "el loco", uno flaquito. Cuando el tren ya no funcionaba más como servicio regular y llegábamos a Cerro Mesa con un charter turístico, él parecía que estaba en servicio. A pesar de que hacía años que ya no pasaba ningún tren, él venía, hacía las maniobras, subía a la máquina, nos ayudaba a dar agua, a dar combustible, todo a la par nuestra y siempre lo mismo. Nosotros nos sentíamos en deuda con él. Decíamos, -mirá éste, está haciendo las cosas sin que le paguen nada. Era sólo por la satisfacción de ayudarnos, de mantenerse activo. Entonces nosotros juntábamos un pesito cada uno y cuando ya nos veníamos de vuelta, se lo dábamos. El no lo quería recibir pero nosotros le decíamos: -de ningúna manera, vos laburaste a la par nuestra, a nosotros nos pagan por esto y no nos cuesta nada reconocer lo tuyo.

Pero él no lo hacía para que le tiremos un mango ni nada por el estilo; era porque volvía a estar nuevamente en el ferrocarril, lo hacía para agarrar de nuevo una locomotora, poder darle combustible, darle agua, andar en la máquina, servir a un tren para que pueda salir lo antes posible. Ese era el orgullo de él, nada más. El está en la parte de vías haciendo el mantenimiento de los rieles y sigue saliendo a hacerlo por si vuelve

a pasar el tren algún día. Pero no es lo mismo hacerlo porque está pasando el tren a diario, que hacerlo porque puede llegar a pasar el tren. Hay una gran diferencia. Lo hace para que pueda volver a pasar el tren por Cerro Mesa algún día.



UNA FORMACION CERCA DE NAHUEL PAN.

Nota del autor.

Cuando estábamos en Río Chico, el pueblo que tiene la estación Cerro Mesa, nos cruzamos en las vías con un señor de escasas palabras y edad difícil de determinar, aunque sin duda sumaba muchos inviernos patagónicos. Nos acompañaba en silencio en nuestra búsqueda de personajes para entrevistar, en las sesiones fotográficas, en los recorridos junto a los vagones estacionados y de vez en cuando disparaba algún comentario breve pero curioso y rico en detalles. Aunque nos advirtió con mucha seriedad que no lo grabáramos, nos las ingeniamos para hacer algunas tomas que quedaron registradas en nuestra grabadora. A pesar de lo efímero que puede ser un pueblo de cien personas, el hombre aparecía y se desvanecía a gusto, pero siempre estaba a nuestro lado en los momentos oportunos. Nunca nos quiso decir su nombre ni sacarse una foto. De no haber sido por nuestro atrevimiento, ni siquiera tendríamos un registro de su voz. Gracias a esto, muchas de sus anécdotas pueblan las páginas de este libro.

El día de nuestra partida, apareció de la nada. Nos acompañaban algunas personas con quienes habíamos entablado amistad y él se quedó inmóvil, esperando a un costado de la camioneta, con una paciencia infinita que desafiaba incluso al tiempo. Cuando lo creyó conveniente,

se acercó y sólo preguntó nuestros nombres. Se los mencionamos. Satisfecho hizo una reverencia y sus últimas palabras fueron "José Basilio Kobryn, un servidor". Unos días más tarde nos enteramos de que era "el loco". Gracias José por tanta locura desmedida.



Fin

UNO DE LOS PLACERES MAS GRANDES DE VIAJAR EN TREN,
CONSISTE EN SENTARSE EN LOS ESTRIBOS,
PARA APRECIAR LA AMPLITUD DEL PAISAJE
Y SENTIR EL AIRE FRESCO DE LA PATAGONIA EN EL ROSTRO.
EN LA TROCHITA, ESTE SUEÑO SE HACE REALIDAD.

¡BUEN VIAJE!

INDICE

Agradecemos
a todas las personas que nos ayudaron
a concretar el sueño de este libro
y a los lectores por confiar en nostros.

Contactos

ezequiel@librosdeviaje.com.ar
www.librosdeviaje.com.ar
www.facebook.com/librosdeviaje

La Trochita online

www.latrochitaweb.com.ar
www.facebook.com/latrochitaweb

Otros títulos de Libros de viaje:

Aventuras en los Siete Lagos
UN VIAJE DE AVENTURAS DE UN PADRE Y A SU HIJO DE 4 AÑOS
ACAMPANDO EN EL CAMINO DE LOS SIETE LAGOS.

La Trochita en blanco y negro
100 FOTOS DE LA TROCHITA QUE MUESTRAN
LA HISTORIA Y LA ESCENCIA DE ESTE TREN A VAPOR.

Papá Pesqué
AVENTURAS Y ANECDOTAS DE PESCA CON MOSCA.
EN LOS RIOS Y LAGOS DE LA PATAGONIA.

Parque Nacional Los Alerces
UN VIAJE EN CARPA EN EL AÑO 1959
DESCRIBIENDO COMO ERA EL PARQUE EN AQUELLA EPOCA.

Regularidad
DOS AMIGOS CORREN SU PRIMERA CARRERA DE REGULARIDAD
CON MUCHAS DIFICULTADES Y UN FINAL EMOCIONANTE.

Una vuelta por la Patagonia
UNA BITACORA DE VIAJE POR LA PATAGONIA, ESCRITA POR UN NIÑO
DE 10 AÑOS, CON UN PUNTO DE VISTA MUY PARTICULAR.

... y más.



La Trochita

Su historia, leyendas y aventuras contadas por sus protagonistas

El Viejo Expreso Patagónico,
más conocido como La Trochita,
es un tren a vapor de 1922 que se conserva
funcionando en su estado original.
Recorre la Patagonia a lo largo de 402 kilómetros
resoplando vapor por sus entrañas, mientras tira
de una larga fila de vagones cargados de aventuras.
Este libro cuenta su larga historia,
cómo fue su construcción,
describe con lujo de detalles su recorrido,
el funcionamiento de una locomotora a vapor,
da cuenta del material rodante,
hace una recorrida por los talleres
y narra las anécdotas más espectaculares
de los pobladores y ferroviarios

www.librosdeviaje.com.ar

